ANNO IV - N. 27. 6 LUGLIO 1911

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

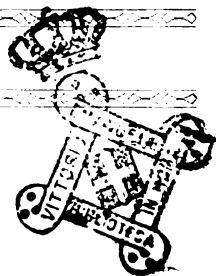
INDICE

Parte prima. Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, luglio 1911 — Tip. Editrice Nazionale, Via Gregoriana, 9.

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

LEGGE *N. 574 dell'8 giugno 1911, che converte in legge il R. D. 13 giugno 1909 n. 511 con cui si approvava in via di esperimento e per la durata di un anno la tariffa eccezionale N. 1011 P. V. per le spedizioni in ferrovia di acqua dolce potabile, trasportata per conto di Municipi e di Amministrazioni dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

Il R. D. 13 giugno 1909, N. 511, col quale fu approvata, in via d'esperimento e per la durata di un anno, la tariffa eccezionale N. 1011, P. V. per le spedizioni in ferrovia di acqua dolce potabile trasportata per conto di Municipi, nonchè per conto di Amministrazioni dello Stato e fu abrogata la tariffa eccezionale N. 1067 P. V., è convertito in legge, e la suddetta tariffa, N. 1011 P. V., è mantenuta in vigore.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 8 giugno 1911.

VITTORIO EMANUELE.

SACCHI-TEDESCO-NITTI.

Visto, il *guardasigilli:* FINOCCHIARO-APRILE.

---

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, N. 152 del 30 giugno 1911.

Ordine di Servizio N. 195. (Servizio VIII).

Servizio Italo-Belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 178-1911).

Colla data del 28 giugno 1911 la stazione di Couillet-Montignies viene ammessa alla tariffa eccezionale N. 18 *a*, coi seguenti prezzi per quintale:

		TARIFFA ECCEZIONALE 18 a
Couillet-Montignies	Pino	3.42
	Chiasso	3.64

Detti prezzi sono da riportarsi a pag. 176 della tariffa diretta italo-belga, di contro al nome della stazione e nella colonna 18 *a*.

La nota « (9) » risultante a pag. 15 del Supplemento 8°, pubblicatosi con l'Ordine di Servizio N. 178-1911, deve essere modificata come appresso:

« (9) Prezzo applicabile soltanto alle macchine agricole destinate ad altre stazioni, *che non siano Milano e le stazioni indicate nella precedente nota* (8) ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 196. (Servizio VIII).

Merci ed oggetti spediti abusivamente dall'estero come bagagli.

Si è avuto occasione di rilevare che con qualche frequenza vengono spediti come bagaglio, dall'estero per stazioni italiane, colli che, in base alle disposizioni delle Tariffe, dovrebbero formare oggetto di spedizioni merci.

In tal modo i detti colli, pur fruendo dei termini di resa stabiliti pei trasporti a bagaglio, vengono a pagare, per il percorso italiano, tasse che riescono in molti casi inferiori a quelle stabilite per le merci a G. V., con l'aumento del 50 o del 25 % per l'inoltro con treni diretti o con treni accelerati, e fruiscono, inoltre, indebitamente, dell'esenzione delle spese doganali e delle tasse di commissione e facchinaggio, previste dagli art. 28 e 29 del Regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie soltanto per l'inoltro sotto vincolo di bolletta cauzione dei bagagli viaggianti con treni diretti e per qualunque motivo non visitati alla frontiera, quando siano destinati a stazioni provviste di Sezione doganale bagagli od in località sedi di Dogane di primo ordine.

Al fine di impedire tali abusi, il Ministero delle Finanze, officiato dalla nostra Amministrazione, ha impartito disposizioni alle Sezioni doganali bagagli di Milano Centrale, Torino P. N., Genova P. P. e S. Remo ed a tutte le Dogane di primo ordine poste in località servite dalla Ferrovia (vedi elenco alle pagine 216-240 del citato Regolamento), nel senso che quando all'atto della visita — alla quale assistono soltanto i proprietari od i loro incaricati — si riscontri qualcuno di detti trasporti abusivi, abbiano a darne avviso al Capo della Stazione d'arrivo, sospendendo il rilascio dei colli.

Il detto Capo Stazione, o chi per esso, tosto ricevuto l'avviso, deve recarsi alla Sezione doganale bagagli od alla Dogana, sia per elevare contravvenzione a carico del proprietario dei bagagli in base al disposto degli articoli 10 e 105 delle Tariffe, sia per applicare sull'intero peso della spedizione le tasse e spese relative all'inoltro dal confine sotto vincolo doganale, e cioè: tasse di commissione e facchinaggio in base alla tariffa N. 1 a pag. 168 del ripetuto Regolamento, bollo della bolletta cauzione (L. 1.22), piombi doganali (cent. 15 l'uno), più la spesa per ammagliature e stampati, di cui alla tabella delle spese fisse a pagina 174 del Regolamento stesso.

Rimane per altro inteso che quando, dall'insieme delle circostanze di fatto, si possa escludere l'intenzione di frodare la ferrovia, come sarebbe nel caso della presenza, fra gli effetti personali, costituenti il bagaglio del viaggiatore, di commestibili in non rilevante quantità o di qualche oggetto che non entri nella

definizione del bagaglio, quale è data dalle vigenti tariffe, non si dovrà elevare contravvenzione, nè esigere le tasse e spese doganali.

In relazione poi a quanto si è ammesso con l'Ordine di Servizio N. 55-1907 (pag. 7), le contravvenzioni agli articoli 10 e 105 delle Tariffe non saranno da contestarsi per le spedizioni di merci eseguite come bagaglio dalle stazioni di confine per l'Italia da parte di viaggiatori muniti di biglietti di abbonamento, fermo però restando, anche per le spedizioni medesime, il pagamento delle accennate tasse e spese doganali.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 197. (Servizio VIII).

Servizio Italo-Germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 169 - 1911).

Nella tariffa diretta italo-germanica sono da introdursi le seguenti aggiunte:

Con effetto dal 21 giugno 1911 sono stati attivati per le seguenti stazioni i prezzi specialmente ridotti e qui sotto rispettivamente indicati:

		TARIFFA ECCEZIONALE N. 1	
		n	p
Oberhausen e Oberhausen (Fil. Gutehoffnungshütte)	Pino	2.20 (1)	2.20 (1)
Oberhausen West	Pino	2.19 (1)	2.19 (1)

(1) « Prezzo applicazile soltanto ai trasporti destinati a stazioni della linea Bardonecchia-Torino-Cavallermaggiore-Cuneo-Vievola ed a quelle situate all'ovest di detta linea, a condizione però che i trasporti stessi siano eseguiti con lettera di vettura diretta »

Detti prezzi sono da introdursi, colla rispettiva nota, nelle colonne delle serie *n p* a pagine 487 *a* e 488, esponendoli sotto i prezzi normali via Pino, risultanti ora per dette stazioni nella tariffa eccezionale N. 1 P. V. ristampatasi col 23° Supplemento.

A datare dal 1° luglio 1911, a pag. 469 *a* della surriferita tariffa eccezionale N. 1 sarà da introdursi la nuova stazione di Dieuze coi prezzi della serie *p* qui sotto indicati:

		TARIFFA ECCEZIONALE N. 1 Serie P
Dieuze	Pino .	1.57
	Chiasso	1.70
	Peri .	2.46

A pag. 301 del 16° Supplemento italo-germanico la distanza da Dieuze a Peri transito deve essere modificata da Km. 839 in Km. « 840 ».

Colla data poi del 10 luglio 1911 nella nomenclatura e classificazione delle merci, Parte I B della tariffa diretta fra l'Italia e la Germania (ristampatasi col 23° Supplemento) saranno da aggiungersi le seguenti nuove voci:

Alle pagine 73 e 112 della Nomenclatura e classificazione italiana:

1284 *b*	—	**Grammofoni** e simili (tavolette per la fabbricazione dei dischi) - Vedi tavolette greggie ecc. N. 2521 *a* . .								
2521 *a*	2172 *a*	**Tavolette** greggie, composte di sostanze minerali e resinose, miste a carbone, destinate alla fabbricazione dei dischi per grammofoni e simili.	4	—	—	—	1	AB	→	—

A pag. 158 della Nomenclatura tedesca:

2172 *a*	2521 *a*	**Schallplattenmasse** in rohen Tafeln (bestehend aus mineralischen und harzigen Bestandleilen, gemischt mit Kohle, zur Herstellung von Platten für Grammophone usw.)

Il prezzo della *tariffa eccezionale N. 5* per la relazione Erding-Pino transito, pubblicatosi con l'Ordine di Servizio N. 66-1911, va modificato da frs. 1.59 in « frs. 1.95 ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 198. (SERVIZIO IV).

Ruolo d'anzianità del personale dei primi sei gradi.

Si porta a conoscenza del personale interessato che, contemporaneamente al presente bollettino, viene pubblicato il ruolo d'anzianità dei Funzionari dei primi sei gradi, compilato a norma dei Regi Decreti N. 688 del 22 Novembre 1908 e N. 671 del 3 Settembre 1909.

Circolare N. 56. (SERVIZIO VIII).

Gesso per l'agricoltura o per concime.

Allo scopo di meglio determinare i caratteri che servono a distinguere il gesso per l'agricoltura o per concime da quello per costruzione, la nota alla voce « *gesso per l'agricoltura o per concime* » è riordinata e completata come segue:

« Si considera gesso per l'agricoltura o per concime quello che bagnato con l'acqua non fa presa o che, pur facendo presa,

contiene un tenore d'acqua uguale o superiore al 10 %. Sotto questa voce però non va compreso il gesso candido in polvere finissima destinato all'industria della carta o ad altro uso ».

La nota medesima, quindi, dovrà essere modificata nel modo sopra indicato.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 57. (Servizio VIII)

Trasporti a domicilio a Vittorio.

Come da partecipazione avuta dalla « Società Veneta per costruzione ed esercizio di Ferrovie secondarie italiane », si avverte che, a datare dal 1° giugno 1911, è stata modificata la tariffa pei trasporti a domicilio alla stazione di Vittorio, nel modo indicato nell'unito prospetto.

Per conseguenza, il primo quadro dei prezzi esistente alla pag. 57 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio, edizione 1907, dovrà essere sostituito da quello stampato nel prospetto medesimo.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 58. (Servizio VIII)

Prezzi per la consegna a domicilio a Roma Termini dei pacchi a resa accelerata, spediti in base alla tariffa speciale N. 10 G. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 180-1911)

Per le opportune annotazioni da praticarsi sul Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio, edizione 1907, si avvertono le stazioni che la tassa per la consegna a domicilio dei pacchi suddetti è

di L. 0,30 per le spedizioni fino a 5 kg. e di L. 0,35 per quelle da oltre 5 fino ai 10 kg. I pacchi stessi sono soggetti alla provvigione di L. 0,10 per le operazioni di dazio consumo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Modificazioni al [...]

pei trasport[...]

A pag. 57 sostituire al primo quadro il seguente:

STAZIONI	a grande velocità							
	Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.). Tassa per ogni spedizione ed operazione di		Numerario e preziosi			ME[...] per ogni p[...]		
	presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Per ogni 1000 lire indivisibili	Oltre 1000 lire per ogni migliaio in più	Diritto fisso per ogni spedizione	fino a 10 Kg.	fino a 20 Kg.	fin[...] 50
Cividale. .	0.10	—	0.05	0.03	0.10	—	—	0[...]
Vittorio (1).	0.15	—	0.05	—	0.10	0.10	0.15	[...]

In calce alla pag. 57 aggiungere la seguente nota:

(1). Per le merci voluminose, considerate come tali dalla tarif[...]

Sono esclusi dal servizio dei trasporti a domicilio:

a) i colli indivisibili di un peso eccedente i Kg. 800.

b) i colli di lunghezza superiore a m. 6,50.

c) i foraggi non compresi.

d) il bestiame ed i veicoli.

Prontuario - Tariffe

a domicilio

ICI			a piccola velocità					ANNOTAZIONI
			MERCI					
co o collo			per ogni spedizione					
a Kg.	fino a 100 Kg.	oltre a 100 Kg. per ogni 50 in più	fino a 50 Kg.	fino a 100 Kg.	oltre 100 Kg. per ogni 50 in più indivisibili	del peso fino a 50 q. per q. indivisibile	del peso super. a 50 q. per q. indivisibile	
10	0.20	0.10	—	—	—	0.10	0.08	Le tasse a piccola velocità saranno raddoppiate per le mobilie, nonchè pei colli di oltre 100 Kg. indivisibili da prendersi o rendersi ai piani superiori o sotterranei.
.20	0.25	0.10	0.20	0.25	0.15	—	—	

.. i prezzi di cui sopra saranno aumentati del 50 0[0.

SENTENZE

Personale - Collocamento in quiescenza - Pensione e compenso di buonuscita - Decorrenza del provvedimento di esonero - Incompetenza dell'autorità giudiziaria.

L'autorità giudiziaria è incompetente a decidere sulla legittimità del provvedimento di esonero. Il doppio trattamento della pensione e del compenso di buonuscita è inammissibile. Non vale invocare, per il conseguimento del compenso di buonuscita, le consuetudini formatesi sotto le cessate norme, sia perchè il compenso medesimo non può spiegarsi che come una delle facoltà riservate al Consiglio di Amministrazione, sia perchè dette consuetudini non possono invocarsi contro la nuova legge.

C. A. DI ROMA - (1ª Sezione) 1-8 Aprile 1911 - Montalbano c. Ferrovie Stato.

Omissis.

Riconosciuto inidoneo al servizio tanto con la visita di revisione del 3 novembre 1908, quanto con quella collegiale di quiescenza del 22 gennaio 1909 ed esonerato dal servizio istesso con decorrenza dal 1° del seguente maggio, il capo squadra Vito Montalbano ha chiesto, con citazione del 19 luglio 1909, alla Amministrazione delle Ferrovie il pagamento di L. 1710 a titolo di buona uscita.

Fonda un tal diritto nell'art. 38 dell'ordine di servizio generale N. 13 del marzo 1888 delle Strade Ferrate della Sicilia, dalle quali egli è passato alle Ferrovie dello Stato, diritto che non poteva essergli tolto dalla legge 9 luglio 1908, N. 418, entrata in

vigore al 1° gennaio 1909, per doversi ascrivere a colpa dell'Amministrazione ferroviaria il ritardo che ha subìto il collocamento in quiescenza dopo che fin dal 3 novembre erasi accertata l'inabilità a servire.

E si duole della decisione del 4 marzo 1910 con cui il Tribunale di Roma, pur riconoscendo che rientri nella competenza dell'autorità giudiziaria vedere se in base all' ordine di servizio del 1888 spetti la buona uscita agli agenti a paga giornaliera messi in quiescenza prima del gennaio 1909, si è arrestato a giudicare nella specie perchè, col decidere se il provvedimento di esonero debba o meno essere retrotratto al novembre 1908, si sarebbe venuta a risolvere una controversia che muove da una impugnativa del provvedimento stesso e che per l'art. 57 della legge 7 luglio 1907, N. 429, è di competenza della IV Sezione del Consiglio di Stato.

Ma la decisione del Tribunale resiste a tutti gli attacchi che contro di essa si muovono.

Allorchè si afferma che non potendosi nella specie in alcun modo porre in dubbio la giustizia del provvedimento di esonero, non si impugni il provvedimento istesso, ma solo si controverta sulla esistenza di un diritto che ha per presupposto il fatto di essersi cessato di appartenere al personale delle Ferrovie, ma che deve svincolarsi dalla data in cui è avvenuto il collocamento in quiescenza, per essere dipeso il ritardo da colpa dell'Amministrazione, il vizio del ragionamento in riguardo alla determinazione della competenza si mostra in maniera evidente.

Per dire che al Montalbano spetti o meno la buona uscita, bisogna non solo ricercare in quali casi avevano ad essa diritto coloro che cessavano di far parte delle Ferrovie dello Stato prima del gennaio 1909, ma anche vedere se per essere o no costretta la Amministrazione a far procedere alla visita collegiale di accertamento definitivo della idoneità al servizio subito dopo la visita di revisione, occorreva o no dare al provvedimento di esonero una decorrenza non posteriore al 31 dicembre 1908.

E siccome il combattere il merito del provvedimento od il sostenere che esso si sarebbe dovuto prendere in un'epoca diversa si risolve sempre in una impugnativa del provvedimento medesimo, così si appalesa nell'uno e nell'altro caso indispensabile

applicare l'art. 57 della legge 7 luglio 1907 che, contro gli atti e provvedimenti definitivi riguardanti il personale, ammette il ricorso da parte degli interessati alla IV Sezione del Consiglio di Stato.

E sono vani tutti gli sforzi coi quali si cerca di sfuggire a questa necessaria conseguenza.

Quando il diritto alla buona uscita è condizionato alla data in cui è avvenuto e, secondo si pretende, sarebbe dovuto avvenire il collocamento in quiescenza, giacchè l'appellante non ha in prime cure contrastato, anzi ha messo a base di tutto il suo ragionamento la circostanza che agli agenti che sono stati esonerati nell'anno 1909 e che non potevano esserlo prima del gennaio di un tal anno non spetta quel diritto, non si viene senza contraddizione ad affermare che, pur conservando al provvedimento la data del 1909, agli effetti della dispensa dal servizio, resti libera la via a pretendere la buona uscita.

E, con l'ascrivere a colpa dell'Amministrazione il ritardo con cui si proceduto alla visita medica definitiva e si è quindi dato corso al provvedimento di esonero, si viene a sostenere che questo doveva essere emanato in tempo anteriore, ed a contraddire uno dei due estremi che il provvedimento istesso mira a stabilire; lo accertamento cioè della inidoneità al servizio e l'epoca nella quale il servizio doveva cessare.

Non si chiede così la esecuzione del provvedimento giacchè con l'avere determinato la decorrenza dell'esonero esso sarebbe di ostacolo ad avere la buona uscita, ma il riconoscimento di un fatto che a quel provvedimento in modo aperto contraddice.

Del resto questo sdoppiamento dell'unica causa da cui dovrebbero discendere i diversi diritti che dal Montalbano si pretendono per assegnare ad essa due diversi punti di partenza, appare per altra via impossibile.

Come esonerato nel 1909 egli ha potuto non solo continuare a percepire la paga sino al primo maggio di tale anno, ma anche godere di una pensione di L. 617, mentre se fosse stato dispensato dal servizio nel 1908, non avrebbe avuto diritto che ad un assegno continuativo di L. 576.

E ove, mancandosi di impugnare davanti la IV Sezione il provvedimento di esonero, rimanesse irretrattabile il diritto ad

avere la pensione in base alla nuova legge, egli, dopo avere per un tale effetto riconosciuto l'applicabilità della legge stessa, dovrebbe aver diritto di ripudiarne l'applicabilità per gli effetti della buona uscita le quante volte si ritenesse che la ricerca del tempo in cui doveva aver luogo l'esonero non importi l'impugnativa del relativo provvedimento.

E, contro gli intendimenti del legislatore e contro la logica del diritto, verrebbe a cumulare i vantaggi della legge nuova con un altro vantaggio che, in vista di quanto concedeva la legge istessa, ha tolto.

La velata negazione che, senza alcuna dimostrazione al riguardo, in grado di appello fa poi l'appellante della perdita del diritto alla buonuscita per effetto della legge del 9 luglio 1908, è contraddetta dalla circostanza che, mentre per l'ordine di servizio generale del 1888 la buona uscita istessa era accordata ai licenziati per inabilità senza diritto a pensione, salvo le speciali determinazioni che venissero emesse dal Consiglio di amministrazione, dal 1° gennaio 1909 tutti gli agenti ebbero a far passaggio dal Consorzio di Mutuo Soccorso e dallo Istituto di Previdenza alla Cassa Pensione.

Nè riescirebbe possibile invocare consuetudini, che si affermano seguite sotto le cessate norme e che potrebbero spiegarsi come uso della facoltà riservata al Consiglio di Amministrazione, e, ciò che sarebbe ancora più grave, invocarle contro la nuova legge.

Per questi motivi, la Corte rigetta l'appello interposto da Vito Montalbano.

Passaggi a livello - Competenza dell'autorità giudiziaria.

L'autorità giudiziaria è incompetente a dichiarare l'obbligo dell'Amministrazione ferroviaria di far cessare l'ostacolo che per effetto di un passaggio a livello si frappone al libero e comodo transito sulle strade ordinarie; ma è competente a provvedere sull'azione sperimentata dagli Enti proprietari delle strade ordi-

narie per ottenere il risarcimento del danno dipendente dall'aggravamento della servitù di passaggio.

C. CASS. ROMA - Sez. unite - Sentenza 11 marzo 1911 - Ferrovie Stato c. Provincia di Pavia.

FATTO

Con atti 6 febbraio e 10 aprile 1909 la Provincia di Pavia conveniva innanzi al Tribunale di Vigevano e dichiarava al Ministero dei LL. PP., e all'Amministrazione delle Ferrovie che la istante era venuta a conoscenza che l'Amministrazione delle Ferrovie aveva compilato un progetto di ampliamento della Stazione ferroviaria di Mortara, comprendendo fra le opere da eseguirsi la soppressione del passaggio a livello della strada provinciale Tortona-Mortara-Novara, mediante la costruzione di un cavalcavia e conseguente deviazione della strada stessa, nonchè l'aggiunta di due nuovi binari in corrispondenza al passaggio a livello della strada provinciale Mortara-Alessandria, sulla quale si sarebbe aggravata la servitù di transito già resa ormai insopportabile, che, appena pubblicato il progetto, la provincia aveva presentato nel 18 giugno 1908 una regolare opposizione, chiedendo: *a*) che le pendenze delle rampe di accesso al progettato Cavalcavia fossero ridotte al 3%; *b*) che non si fossero aggravate le condizioni del passaggio a livello sulla strada Mortara-Alessandria sia con l'aggiunta di nuovi binari e sia con l'aumento dei treni: che il Ministero dei LL. PP. con decreto 3 dicembre 1908 aveva concessa la riduzione della pendenza delle rampe di accesso al progettato cavalcavia al 3% sulla strada Tortona-Mortara-Novara, e rigettando per tutt'altro il ricorso, salvo gli accordi per un concorso degli enti interessati nella spesa di costruzione di un altro cavalcavia da sostituirsi al passaggio a livello sulla strada Mortara, Alessandria. Onde la Provincia chiedeva che, premessa la dichiarazione di dovere le Amministrazioni convenute far cessare l'impedimento che nella descritta località si frappone al libero e sicuro esercizio del transito pubblico, e di non potere maggiormente aggravare la servitù di transito, si condannassero le convenute

Amministrazioni al risarcimento dei danni patiti e che derivereb-bero; da liquidarsi a norma di legge.

Il Prefetto di Pavia, con decreto 16 giugno 1909, ha elevato il conflitto di attribuzione. E la Provincia ha proposto ricorso a queste Sezioni Unite chiedendo che risolvendo il conflitto, dichiarino la competenza giudiziaria.

IN DIRITTO

Il Supremo Collegio considera che l'art. 1° della legge sulle opere pubbliche attribuisce al Ministero dei Lavori Pubblici gli studi e la formazione di progetti, la direzione delle opere di costruzione e di manutenzione e la polizia delle strade nazionali, ordinarie e ferrate (L. 20/3/1865 alleg. 6 art. 1 lett. *a*). Ma questa disposizione deve essere posta in armonia coll'art. 4 della legge fondamentale sul contenzioso amministrativo.

E su questo punto la giurisprudenza di questo Collegio Supremo ha una lunga e costante tradizione nel senso del coordinamento delle due precitate norme legislative. Onde è sottratta all'autorità giudiziaria la cognizione di tutti quei provvedimenti d'ordine tecnico e amministrativo, che si riferiscono allo studio e alla formazione dei progetti, alla costruzione e alla direzione delle opere stradali, alla loro innovazione o modificazione o alla polizia delle strade, ma, l'autorità giudiziaria è competente a giudicare le domande di risarcimento o d'indennizzo dei diritti di proprietà lesi nella esecuzione delle opere stradali. Così questo Supremo Collegio fin dal 28/6/1898 decise che i Comuni e le Provincie non avevano azione giudiziaria per costringere lo Stato o l'Amministrazione ferroviaria a costruire un cavalcavia o una sottovia, per evitare che la frequenza dei treni sui passaggi a livello delle strade provinciali e comunali ostacolasse su di esse la libera circolazione. Ma affermò la competenza giudiziaria sulle domande di indennizzo proposte dal Comune o dalla Provincia per l'aggravamento della servitù del passaggio a livello. E nel 29 marzo dello stesso anno decise che non spettava al magistrato ordinario ordinare e fare eseguire lavori sulle strade ferrate pel ristabilimento delle comunicazioni pubbliche e private e dei corsi di acqua

interrotti a causa della costruzione della linea ferrata, ma decise che l'autorità giudiziaria era competente a pronunciare sulle domande di indennità. E in questo senso la giurisprudenza è stata costante.

E lo stesso Consiglio di Stato IV Sezione in una questione analoga, si è uniformato a questa giurisprudenza, dichiarandosi incompetente a conoscere di una controversia relativa alla imposizione o allo aggravamento di una servitù, che abbia diminuito l'uso di una strada provinciale in seguito a variazioni nell'assestamento di un binario nel punto intersecato dalla ferrovia (20 dicembre 1908 Provincia di Novara e Ministero LL. PP.).

E agli stessi principii sono informate le sentenze di questo Supremo Collegio 16 aprile e 26 maggio 1909, 18 dicembre, 26 marzo, 9 agosto, 19 gennaio dello stesso anno, 11 gennaio 1910.

Considerato che nella specie la Provincia di Pavia chiedeva: *a*) una preventiva dichiarazione che il Ministro dei LL. PP. e l'Amministrazione delle Ferrovie dovessero far cessare l'aggravamento della servitù del passaggio a livello, e non potessero imporre un maggiore aggravamento con la posa di nuovi binari e con l'aumento del movimento dei treni; *b*) in base a questa dichiarazione, l'indennizzo dei danni per l'aggravamento della servitù.

Ora la Provincia di Pavia non ha azione giudiziaria per costringere il Ministero dei LL. PP. e la Amministrazione delle Ferrovie a fare o non fare modificazioni tecniche nell'esercizio del pubblico servizio ferroviario, ma ha azione giudiziaria per essere indennizzata del doppio aggravamento della servitù del passaggio a livello sulla strada intersecata dalla linea ferroviaria.

La sua azione è proponibile innanzi alla giurisdizione civile ordinaria limitatamente alla pretesa di una indennità appunto per l'aggravamento di quella servitù già avvenuto e per quello che l'Amministrazione delle Ferrovie intende ancora apportarvi: si tratta non di una questione relativa ad un semplice interesse, ma di una questione su di un vero e proprio diritto subbiettivo patrimoniale.

Per questi motivi, dichiara la competenza dell'autorità giudiziaria limitatamente alla domanda di una indennità, se e in quanto possa competere alla Provincia di Pavia per l'aggravamento della servitù del passaggio a livello, e all'uopo rinvia ecc.

Anno IV - N. 28.

13 Luglio 1911

Bolletino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, luglio 1911 — Tip. Editrice Nazionale, Via Gregoriana, 9.

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Legge *N. 608 del 30 giugno 1911 che approva le variazioni per l'assestamento del bilancio di previsione delle Ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1910-911* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Sono approvate le variazioni per l'assestamento del bilancio di previsione dell'esercizio finanziario 1910-911 indicate per ogni Ministero e per ciascun capitolo nella tabella *A*, annessa alla presente legge.

Art. 2.

Il bilancio di previsione per l'esercizio 1910-911, rettificato in conformità al precedente art. 1, presenta i seguenti risultati:

Entrate e spese effettive.

Entrata	L.	2.303.688.883,58
Spesa	»	2.216.003.147,21
Avanzo . . .	L. +	87.685.736,37

Costruzione di strade ferrate.

Entrata	L.	46.000.000,—
Spesa	»	46.000.000,—
	L.	»

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, N. 152 del 30 giugno 1911.

Movimento di capitali.

Entrata	L.	277.818.091,74
Spesa	»	255.093.915,11
Avanzo . . .	L. +	22.724.176.63

Partite di giro.

Entrata	L.	57.366.713,54
Spesa	»	57.366.713,54
	L.	»

È approvata la tabella *B* che contiene i suddetti stanziamenti, ed il riepilogo generale rimane così stabilito:

Entrata	L.	2.684.873.688,86
Spesa	»	2.574.463.775,86
Avanzo . . .	L. +	110.409.913,—

Art. 3.

Sono convalidati i decreti Reali, coi quali vennero autorizzate le prelevazioni dal fondo di riserva per le spese impreviste indicate nell'annessa tabella *D*. Sono quindi approvate le prelevazioni medesime e quelle fatte sul fondo di riserva per le spese obbligatorie e d'ordine indicate nell'annessa tabella *C*, per gli effetti di che agli articoli 29 e 38 del testo unico della legge sulla contabilità generale, approvato col R. decreto 17 febbraio 1884, n. 2016 (serie 3ª).

Art. 4.

All'elenco delle spese obbligatorie e d'ordine annesso alla legge di approvazione dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio 1910-911 sono portate le variazioni indicate nella tabella *E*, unita alla presente legge.

Art. 5.

Sono approvate le variazioni per l'assestamento del bilancio di previsione, per l'esercizio finanziario 1910-911, dell'Amministrazione del fondo di massa del corpo della R. guardia di finanza, descritte nella tabella *F*, annessa alla presente legge.

Art. 6.

Sono approvate le variazioni per l'assestamento del bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 1910-911 dell'Amministrazione del fondo per il culto, descritte nella tabella *G*, annessa alla presente legge.

Art. 7.

L'Amministrazione del fondo per il culto è autorizzata ad imputare ai fondi degli esercizi 1910-911 e 1911-912 tutti i pagamenti del cap. n. 52 « Supplementi di congrua concessi in esecuzione dell'art. 28 della legge 7 luglio 1866, o di altre leggi precedenti o susseguenti, ai titolari di beneficî parrocchiali deficienti e assegni agli economi spirituali durante le vacanze » senza distinzione dell'esercizio al quale si riferiscono gli impegni relativi.

Art. 8.

È convalidato il decreto Reale 9 agosto 1910, n. 677, col quale, dal fondo di riserva per le spese impreviste, inscritto al capitolo n. 59, dello stato di previsione della spesa dell'Amministrazione del fondo per il culto, è stata autorizzata la prelevazione di L. 20,000 a favore del capitolo n. 14: « Spese casuali » dello stato di previsione medesimo.

Art. 9.

Sono approvate le variazioni per l'assestamento del bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 1910-911 dell'Amministrazione del fondo di beneficenza e di religione della città di Roma, descritte nella tabella *H*, annessa alla presente legge.

Art. 10.

Sono approvate le variazioni ai bilanci dell'entrata e della spesa degli Economati dei beneficî vacanti, per l'esercizio finanziario 1910-911, descritte nella tabella *H-bis*, annessa alla presente legge.

Art. 11.

Sono approvate le variazioni al bilancio dell'entrata e della spesa delle Ferrovie dello Stato, per l'esercizio finanziario 1910-1911, descritte nella tabella *I*, annessa alla presente legge.

Art. 12.

L'ammontare del fondo di dotazione di magazzino delle ferrovie dello Stato, di cui all'art. 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429, rimane stabilito per l'esercizio finanziario 1910-911 in lire 119.419.853,41.

Art. 13.

È data facoltà al Governo di disporre che l'assegnazione complessivamente autorizzata dalle leggi 5 luglio 1908, n. 361 e 30 giugno 1909, n. 404, per l'esercizio finanziario 1911-912 sia diminuita di una somma non superiore a L. 25.000.000 e aumentata corrispondentemente di una ugual somma l'assegnazione autorizzata per l'esercizio finanziario 1910-911.

Le variazioni all'uopo occorrenti nello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per gli esercizi finanziari 1910-1911 e 1911-912 saranno apportate con decreto del ministro del tesoro.

Art. 14.

È abrogata la disposizione di cui l'art. 4 della legge 29 dicembre 1910, n. 885, e concernente una rettifica al ruolo organico della carriera d'ordine della Corte dei conti.

Art. 15.

È approvato lo stato di previsione del Regio Comitato talassografico per l'esercizio 1910-911, secondo risulta dalla tabella *K*, annessa alla presente legge.

Art. 16.

Il numero dei professori delle Regie scuole tecniche appartenenti al terzo ordine di ruolo (gruppo *A*), determinato pel 1910-1911 dalla tabella *B*, annessa alla legge 5 febbraio 1911, n. 49, che approva lo stato di previsione della spesa del Ministero della istruzione pubblica per l'esercizio medesimo, è portato da 320 a 321.

Art. 17.

Il limite massimo dell'annualità per pensioni da concedersi nell'esercizio finanziario 1910-911 per i collocamenti a riposo, sia di autorità, sia in seguito a domanda determinata da invito di ufficio, stabilita dall'art. 5 della legge 29 dicembre 1910, n. 885, è per il Ministero dell'istruzione pubblica elevato a L. 15.000.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 30 giugno 1911.

VITTORIO EMANUELE.

TEDESCO.

Visto, il *guardasigilli:* FINOCCHIARO-APRILE.

Omissis.

Tabella I.

Variazioni al bilancio di previsione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1910-1911.

CAPITOLI Num.	Denominazione	Ammontare delle variazioni
	ENTRATA	
	TITOLO I.	
	Parte Ordinaria.	
1.	Viaggiatori	+ 15.521.710,40
2.	Viaggi dei membri del Parlamento	— 121.710,40
3.	Bagagli e cani	+ 700.000 —
4.	Merci a grande velocità	+ 500.000 —
5.	Merci a piccola velocità accelerata	+ 2.000.000 —
6.	Merci a piccola velocità ordinaria	+ 1.500.000 —
7.	Prodotti secondari	+ 300.000 —
8.	Prodotti della navigazione dello stretto di Messina	— 5.000 —
10.	Redditi patrimoniali	+ 55.000 —
11.	Telegrammi privati	— 10.000 —
12.	Noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo	+ 290.000 —
13.	Nolo di materiali diversi dell'Amministrazione ferroviaria	+ 220.000 —
14.	Proventi per servizi accessori	+ 364.000 —

16. Introiti devoluti al bilancio in compenso dei nuovi oneri assunti per la gestione pensioni e sussidi (Legge 9 luglio 1908, n. 418, art. 3, lettera *d*, ed art. 8 prima parte)	+	1.466.600 —
17. Introiti per i servizi marittimi di Venezia (Traghetto - Magazzini generali - Tiraggio - Punto franco - Manipolazione merci - Officina elettrica) e della gestione marittima di Genova molo vecchio (Manipolazioni e servizi diversi per conto terzi) (capitolo 43 della spesa) . .	+	320.000 —
18. Utili di magazzino	+	800.000 —
19. Proventi eventuali	+	1.651.000 —
22. Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa . .	+	2.700.000 —
23. Ricuperi dei servizi della Direzione generale ed altre di carattere generale	—	445.000 —
24. Ricuperi del servizio del movimento e traffico	+	2.450.000 —
25. Ricuperi del servizio della trazione e materiale	+	2.330.000 —
26. Ricuperi del servizio del mantenimento e sorveglianza	—	380.000 —
28. Versamento in conto esercizio al magazzino, da parte dei servizi, di materie fuori d'uso od esuberanti	+	1.100.000 —
30. Ritenute, in conto entrate, al personale proveniente da altre Amministrazioni dello Stato (articolo 3 della legge 7 luglio 1876, n. 3212, serie 2ª)	+	5.000 —
31. Contributo di altre Amministrazioni nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune . .	—	100.000 —
Totale del titolo I . . .	+	35.069.600 —

TITOLO II.

Parte straordinaria.

40. Sovvenzioni del tesoro per lavori e provviste di carattere patrimoniale (capitoli dal 60 al 69 della spesa)	+	1.200.000 —

40-*bis*. Sovvenzione del tesoro per spese straordinarie per lavori e provviste in dipendenza del terremoto del 28 dicembre 1908 (art. 62 della legge 13 luglio 1910, n. 466)	+	10.000.000 —
41. Introiti straordinari da assegnare alle spese di carattere patrimoniale a complemento delle sovvenzioni del tesoro	+	12.620.000 —
Totale del titolo II . . .	+	23.820.000 —

TITOLO III.

Magazzini ed officine.

41. Forniture ai servizi (capitolo 70 della spesa) .	+	47.542.500 —
49. Corrispettivo dei lavori fatti dalle officine del materiale rotabile staccate dai depositi (capitolo 73 della spesa)	+	21.950.000 —
50. Materiali di scorta; materie impiegate o scaricate (capitolo 74 della spesa)	+	14.000.000 —
51. Corrispettivo dei lavori fatti dalle officine annesse ai depositi e dalle squadre di rialzo (capitolo 75 della spesa)	+	14.500.000 —
52. Corrispettivo dei lavori fatti dalle officine del mantenimento (capitolo 76 della spesa) . .	—	3.410.000 —
Totale del titolo III. . .	+	94.582.500 —

TITOLO IV.

Gestione del fondo pensioni e sussidi.

53. Ritenute al personale	+	945.000 —
54. Contributo dell'Amministrazione in rapporto agli assegni del personale (lettera *c* dell'art. 3 e art. 4 ultimo capoverso della legge 9 luglio 1908, n. 418) (capitolo 27-*A* e *B* della spesa)	+	450.000 —

55. Quota del 2 per cento sul prodotto lordo del traffico (lettera *d* dell'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418) (capitolo 27-*C* e *D* della spesa)	+	628.000 —
56. Sovratasse sui trasporti della ferrovia Brescia-Iseo (lettera *e* dell'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418) . . . . , ,	—	2.500 —
57. Interessi	+	1.250.000 —
58. Interessi di lasciti, donazioni od oblazioni a favore di determinate categorie di pensionati e sussidiati (capitolo 81 della spesa) . . .	+	6.000 —
Totale del titolo IV. . .	—	3.276.500 —

TITOLO VI.

Operazioni per conto di terzi.

—

63. Depositi a garanzia (capitolo 91 della spesa) .	+	4.300.000 —
66. Eccedenze di tassazione sui trasporti	—	2.000.000 —
67. Ricuperi per deficienze di tassazione o per altre differenze contabili (capitolo 95 della spesa)	+	15.000.000 —
70. Somme introitate dalle ferrovie dello Stato per conto di Amministrazioni in servizio cumulativo (capitolo 98 della spesa)	+	22.000.000 —
71. Somme introitate per conto delle ferrovie dello Stato dalle Amministrazioni in servizio cumulativo (capitolo 99 della spesa)	+	25.000.000 —
72. Ricupero di crediti per trasporti in conto corrente da Amministrazioni pubbliche e ditte diverse, in base a speciali convenzioni (capitolo 100 della spesa)	+	6.500.000 —
73. Ritenute per sequestri e cessioni delle competenze del personale (capitolo 101 della spesa) .	+	2.000.000 —
75. Ritenute per massa vestiario (capitolo 103 della spesa)	—	1.000.000 —

75-*bis*. Contributi al fondo di garanzia per le cessioni di stipendi (art. 9 e 10 della legge 30 giugno 1908, n. 355, modificata dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372) (capitolo 103-*bis* della spesa)	+	280.000 —
75-*ter*. Contributi al fondo di garanzia per le cessioni di salari (art. 6 e 7 della legge 13 giugno 1910, n. 444) (capitolo 103-*ter* della spesa) .	+	280.000 —
78. Ministero dell'interno - Anticipazioni per lavori da eseguire per conto dell'Amministrazione dell'interno (cap. 106 della spesa) . . .	+	60.000 —
79. Ministero della guerra - Anticipazioni per lavori da eseguire per conto dell' Amministrazione militare (capitolo 107 della spesa) . .	+	450.000 —
80. Ministero delle poste e dei telegrafi - Anticipazioni per lavori da eseguirsi per conto della Amministrazione postale e telegrafica (capitolo 108 della spesa)	+	4.150.000 —
81. Rimborsi dal Consorzio del porto di Genova per lavori eseguiti per suo conto dall'azienda ferroviaria (art. 106 del regolamento approvato con R. decreto 25 giugno 1903, n. 261) capitolo 109 della spesa)	+	50.000 —
Totale del titolo VI. . .	+	77.070.000 —

TITOLO VII.

Partite di giro.

—

85. Tasse erariali (capitolo 113 della spesa) . .	+	1.340.000 —
86. Imposte e tasse ritenute al personale (capitolo 106 della spesa)	—	1.100.000 —
87. Ritenute speciali al personale per contributo al fondo di garanzia per le cessioni di stipendi e salari (articoli 9 e 10 della legge 30 giugno 1908		

n. 335, modificata dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372) capitolo 115 della spesa) (*a*)	—	250.000 —
88. Imposta di ricchezza mobile ritenuta a terzi (capitolo 116 della spesa)	+	35.000 —
89. Imposta sui trasporti pel tratto confine francese-Modane, dovuta all'erario francese (Capitolo 117 della spesa)	+	3.000 —
Totale del titolo VII . . .	+	28.000 —
Totale delle variazioni dell'entrata . . .	+	233.846.600 —

SPESA

—

TITOLO I.

Parte ordinaria.

—

2. Forniture, spese ed acquisti	—	70.000 —
3. Personale	+	210.000 —
4. Forniture, spese ed acquisti	+	80.000 —
5. Personale	+	2.190.000 —
6. Forniture, spese ed acquisti	+	2.920.000 —
7. Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo	—	50.000 —
8. Personale	+	35.000 —
9. Forniture, spese ed acquisti	+	52.000 —
16. Personale	+	1.900.000 —
17. Forniture, spese ed acquisti	+	3.740.000 —
18. Manutenzione del materiale rotabile . . .	+	6.000.000 —
19. Personale	+	950.000 —
20. Forniture, spese ed acquisti	+	464.000 —

a). Soppresso.

21. Manutenzione della linea	+	2.760.000 —
22. Personale	—	10.000 —
23. Forniture, spese ed acquisti	+	18.500 —
25. Forniture dei magazzini	+	450.000 —
26. Imposte e tasse	+	120.000 —
27. Contributo al fondo pensioni e sussidi . . .	+	1.246.000 —
28. Spese per assegni e indennità diverse al personale	+	876.360 —
31. Oblazioni e sussidi al personale	+	400,000 —
32. Spese per il terremoto 1908	+	50,000 —
34. Spese giudiziali e contenziose	+	200,000 —
35. Affitto, adattamento e riparazione di locali privati per uso d'uffici e di magazzino	+	70,000 —
36. Indennizzi per danni alle persone ed alle proprietà a causa dell'esercizio od in seguito ad infortuni	+	650,000 —
37. Provvigione alle agenzie italiane ed estere per la vendita di biglietti di viaggio	+	400,000 —
38. Spese per la sorveglianza dei trasporti . . .	+	20,000 —
39. Contributo nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune di altre Amministrazioni .	+	250,000 —
40. Compensi alle ferrovie estere per il servizio dei loro treni fra le stazioni internazionali ed il confine	—	149,800 —
41. Spese eventuali	+	1,445,000 —
42. Servizi accessori ad impresa od in economia .	+	40,000 —
43. Servizi speciali marittimi di Venezia (Traghetto - Magazzini generali - Tiraggio - Punto franco - Manipolazioni merci - Officina elettrica) e della gestione marittima di Molovecchio (Manipolazioni e servizi diversi per conto terzi) (capitolo 17 dell'entrata)	+	737,000 —
45. Lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore (capitoli 33 e 34 dell'entrata) . .	+	78,000 —
46. Rinnovamento della parte metallica dell'armamento (capitolo 35 dell'entrata)	+	323,000 —
47. Rinnovamento del materiale rotabile (capitolo 36 dell'entrata)	+	720,000 —

49.	Annualità dovuta al tesoro per interessi ed ammortamento	+	2,126,851 —
50.	Interessi sulle somme pagate dal Tesoro con mezzi ordinari di tesoreria (art. 3, capoverso, della legge 23 dicembre 1906, n. 638) . . .	—	2,500,000 —
51.	Annualità dovute al tesoro per interessi ed ammortamento delle somme fornite per la costruzione e l'acquisto del materiale navale (art. 20 della legge 5 aprile 1908, n. 111)	+	106,715 —
53.	Reintegro al fondo di riserva per le spese impreviste, delle somme prelevate (art. 24, ultimo capoverso, della legge 7 luglio 1907, numero 429)	+	14,522,000 —
55.	Restituzione di multe per ritardata consegna di materiali o per ritardata ultimazione di lavori (capitolo 19-*C* dell'entrata)	+	799,974 —
57.	Spese terremoto del 28 dicembre 1908 in relazione al R. decreto 18 marzo 1909, n. 159 .	—	300,000 —
59.	Versamento al tesoro dell'avanzo della gestione (art. 6, secondo capoverso, della legge 22 aprile 1905, n. 137)	—	8,800,000 —
	Totale del titolo I . . .	+	35,069,600 —

TITOLO II.

Parte straordinaria.

—

60.	Spese di primo impianto dell'Amministrazione centrale e dei dipendenti servizi	+	50,000 —
62.	Acquisto di materiale rotabile	+	8,000,000 —
63.	Acquisto di galleggianti per lo stretto di Messina (capitolo 41-*D* dell'entrata)	+	120,000 —
65.	Materiale di esercizio in aumento di dotazione (capitolo 41-*C* dell'entrata)	+	7,000,000 —
66.	Lavori in conto	+	9,650,000 —

68. Spese di prima impianto e per aumenti patrimoniali del servizio di navigazione (primo capoverso dell'art. 20 della legge 5 aprile 1908, n. 11)	+ 5,000,000 —
69-*bis*. Spese straordinarie per lavori e provviste in dipendenza del terremoto del 28 dicembre 1908 (art. 62 della legge 13 luglio 1910, n. 466)	+ 10,000,000 —
Totale del titolo II . . .	+ 23,820,000 —

TITOLO III.

Magazzini ed officine.

70. Spese per acquisto di scorte e per materiali restituiti al magazzino (capitoli 45 e 46 dell'entrata)	+ 47,542,500 —
73. Spese per lavori delle Officine staccate dai depositi (capitolo 45-*D* dell'entrata)	+ 21,950,000 —
74. Materiali di scorta; materie ricevute (capitoli 45-*E* e 50 dell'entrata)	+ 14,000,000 —
75. Spese per lavori delle Officine annesse ai depositi e delle squadre di rialzo (capitolo 51 dell'entrata)	+ 14,500,000 —
76. Spese per lavori delle Officine del mantenimento (capitolo 52 dell'entrata)	— 3,410,000 —
Totale del titolo III . . .	+ 94,582,500 —

TITOLO IV.

Gestione del fondo pensioni e sussidi.

77. Pensioni	+ 2,800,000 —
78. Sussidi	+ 100,000 —
80. Versamento alla Cassa depositi e prestiti dell'avanzo della gestione (art. 2 della legge 9 luglio 1908, n. 418)	+ 370,500 —

81. Erogazione dei proventi del fondo lasciti, donazioni ed oblazioni a favore di determinate categorie di pensionati e sussidiati (cap. 58 dell'entrata)	+	6,000 —
Totale del titolo IV . . .	+	3,276,500 —

TITOLO VI.

Operazioni per conto di terzi.

91. Restituzioni di depositi a garanzia (capitolo 63 dell'entrata)	+	4,300,000 —
94. Erogazione delle eccedenze di tassazione sui trasporti	—	2,000,000 —
95. Reintegro delle deficienze di tassazione e di altre differenze contabili (capitolo 67 dell'entrata)	+	15,000,000 —
98. Erogazione delle somme introitate per conto di Amministrazioni in servizio cumulativo (capitolo 70 dell'entrata)	+	22,000,000 —
99. Addebito alle Amministrazioni in servizio cumulativo delle somme da esse introitate per conto delle ferrovie dello Stato (capitolo 71 dell'entrata)	+	25,000,000 —
100. Trasporti fatti in conto corrente ad Amministrazioni pubbliche e ditte diverse, in base a speciali convenzioni (capitolo 72 dell'entrata) .	+	6,500,000 —
101. Erogazione delle ritenute per sequestri e cessioni (capitolo 73 dell'entrata).	+	2,000,000 —
103. Forniture in conto massa vestiario e restituzione del fondo individuale (capitolo 75 dell'entrata)	—	1,000,000 —
103-*bis*. Erogazione dei contributi al fondo di garanzia per le cessioni di stipendi (art. 11 della legge 30 giugno 1908, n. 335, modificata dalla legge 25 giugno 1909, n. 372) (capitolo 75-*bis* dell'entrata)	+	280,000 —

103-*ter*. Erogazione dei contributi al fondo di garanzia per le cessioni di salari (art. 8 della legge 13 luglio 1910, n. 444) (capitolo 75-*ter* dell'entrata)	+	280,000 —
106. Ministero dell'interno - Spese per lavori eseguiti per conto dell'Amministrazione dell'interno (capitolo 78 dell'entrata)	+	60,000 —
107. Ministero della guerra - Spese per lavori eseguiti per conto dell'Amministrazione militare (capitolo 79 dell'entrata)	+	450,000 —
108. Ministero delle poste e dei telegrafi - Spese per lavori eseguiti per conto dell'Amministrazione postale e telegrafica (capitolo 80 dell'entrata)	+	4,150,000 —
109. Spese per lavori eseguiti per conto del Consorzio del porto di Genova (art. 106 del regolamento approvato con R. decreto 25 giugno 1903, n. 261) (capitolo 81 dell'entrata) . . .	+	50,000 —
111. Lavori e prestazioni per conto di Amministrazioni diverse e per privati (capitolo 83 dell'entrata)		per memoria
112. Servizio delle costruzioni (capitolo 84 dell'entrata)		per memoria
Totale del titolo VI . . .	+	77,070,000 —

TITOLO VII.

Partite di giro.

113. Versamento delle tasse erariali (capitolo 85 dell'entrata)	+	1,340,000 —
114. Versamento delle imposte e tasse ritenute al personale (capitolo 86 dell'entrata)	—	1,100,000 —
115. Versamento delle ritenute speciali al personale per contributo al fondo di garanzia per le ces-		

	sioni di stipendi e salari (art. 11 della legge 30 giugno 1908, n. 335) (capitolo 87 dell'entrata (*a*)	—	250,000 —
116.	Versamento dell'imposta di ricchezza mobile ritenuta a terzi (capitolo 88 dell'entrata) . .	+	35,000 —
117.	Versamento all'Erario francese dell'imposta sui trasporti pel tratto Confine francese-Modane (capitolo 89 dell'entrata).	+	3,000 —
	Totale del titolo VII . . .	+	28,000 —
	Totale delle variazioni alla spesa . . .	+	233,846,600 —

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro del tesoro
TEDESCO.

(*a*) Soppresso.

LEGGE *N. 600 del 30 giugno 1911 che approva lo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici e il bilancio di previsione delle Ferrovie dello Stato, per l'esercizio finanziario 1911-1912* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1911 al 30 giugno 1912, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

Art. 2.

Per gli effetti di che all'art. 38 del testo unico della legge sulla contabilità generale dello Stato, approvato col R. decreto 17 febbraio 1884, n. 2016, sono considerate spese obbligatorie e d'ordine quelle descritte nel qui unito elenco *A*.

Art. 3.

Per il pagamento delle spese indicate nel qui annesso elenco *B*, potranno i Ministeri aprire crediti mediante mandati a disposizione dei funzionari da essi dipendenti, ai termini dell'art. 47 del testo unico della legge sulla contabilità generale dello Stato, approvato col R. decreto 17 febbraio 1884, n. 2016.

---

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, N. 152 del 30 giugno 1911.

Art. 4.

Agli effetti dell'art. 173 del testo unico delle leggi sulle pensioni, approvato col R. decreto 21 febbraio 1895, n. 70, il limite massimo dell'annualità per le pensioni, da concedersi nell'esercizio 1911-912 pei collocamenti a riposo, sia d'autorità, sia per domanda determinata da invito di ufficio, è stabilito, giusta l'art. 4 dell'allegato *U* alla legge 8 agosto 1895, n. 486, nella somma di L. 548,000, ripartita nella seguente misura tra i diversi Ministeri:

Ministero	del tesoro	L.	25,000
Id.	delle finanze	»	25,000
Id.	di grazia, giustizia e dei culti	»	20,000
Id.	degli affari esteri . .	»	20,000
Id.	dell' istruzione pubblica	»	72,000
Id.	dell'interno	»	48,000
Id.	dei lavori pubblici . .	»	20,000
Id.	delle poste e dei telegrafi.	»	18,000
Id.	della guerra.	»	240,000
Id.	della marina	»	40,000
Id.	dell' agricoltura industria e commercio	»	20,000
		L.	548,000

Al conto consuntivo 1911-912 sarà unito l'elenco delle concessioni fatte durante l'esercizio per le pensioni suddette.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 30 giugno 1911.

VITTORIO EMANUELE.

TEDESCO.

Visto, il *guardasigilli:* FINOCCHIARO-APRILE.

Omissis.

APPENDICE

allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1911-912.

Bilancio di previsione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1911-912.

ENTRATA

TITOLO I.

Parte ordinaria

(*Art. 18, prima parte, della legge 7 luglio 1907, n. 429*)

§ 1 — **Prodotti del traffico.**

1. Viaggiatori		197,258,418 23
2. Viaggi dei membri del Parlamento		741,581 77
3. Bagagli e cani		9,300,000 —
4. Merci a grande velocità		26,500,000 —
5. Merci a piccola velocità accelerata		26,000,000 —
6. Merci a piccola velocità ordinaria		257,580,000 —
7. Prodotti secondari		7,300,000 —
A) Viaggiatori	260,000	
B) Bagagli e cani	80,000	
C) Merci a grande velocità	1,250,000	
D) Merci a piccola velocità accelerata .	350,000	
E) Merci a piccola velocità ordinaria .	5,360,000	
8. Prodotti della navigazione dello stretto di Messina:		565,000 —
A) Viaggiatori	267,000	
B) Bagagli e cani	10,000	
C) Merci a grande velocità	28,000	
D) Merci a piccola velocità accelerata .	45,000	
E) Merci a piccola velocità ordinaria .	180,000	
F) Introiti diversi	35,000	

9. Prodotti del servizio di navigazione (art. 2 e 16 della legge 5 aprile 1908, n. 111): . . .		2,250,000 —
A) Passeggeri	1,350,000	
B) Viaggi dei membri del Parlamento .	per memoria	
C) Merci	850,000	
D) Bestiame	40,000	
E) Introiti diversi	10,000	
Totale § 1 . . .		527,495,000 —

§ 2. — **Introiti indiretti dell'esercizio.**

10. Redditi patrimoniali		1,455,000 —
A) Pigioni di locali	250,000	
B) Affitto di terreni ed area di deposito.	180,000	
C) Vendita di prodotti del suolo . . .	150,000	
D) Concessioni di caffè, spacci diversi e affitti relativi	500,000	
E) Canoni per concessioni di binari di raccordo	155,000	
F) Canoni per pedaggi e attraversamenti	120,000	
G) Diversi	100,000	
11. Telegrammi privati		230,000 —
12. Noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo		1,090,000 —
13. Nolo di materiali diversi dell'Amministrazione ferroviaria.		580,000 —
14. Proventi per servizi accessori:		1,345,000 —
A) Tasse per deposito bagagli	180,000	
B) Tasse per gabinetti di toilette . . .	10,000	
C) Introiti per il servizio di pubblicità nelle stazioni e nei treni . . .	230,000	
D) Introiti delle rivendite di libri e giornali	370,000	
E) Introiti lordi per noleggio di cuscini.	275,000	
F) Introiti per il servizio dei *camions* automobili	per memoria	

G) Servizio di presa e consegna a domicilio	50,000	
H) Tassa differenziale di trasporto del combustibile venduto a terzi .	80,000	
I) Diversi	150,000	
15. Introiti indiretti del servizio di navigazione (art. 2 della legge 5 aprile 1908, n. 111) . .		per memoria
16. Introiti devoluti al bilancio in compenso dei nuovi oneri assunti per la gestione pensioni e sussidi (legge 9 luglio 1908, n. 418, articolo 3, lettera *d*, ed art. 8 prima parte)		10,970,000 —
A) Sovratasse sui trasporti, a termini dell'art. 22 della legge 29 marzo 1900, n. 101	9,500,000	
B) Concorso della gestione pensioni e sussidi nelle spese del servizio sanitario (cap. 79 della spesa) .	160,000	
C) Ricavo dalla vendita degli oggetti abbandonati e non reclamati .	30,000	
D) Eccedenze di cassa ed eccedenze di tassazione e assegni non rimborsati	700,000	
E) Biglietti d'ingresso nelle stazioni . .	560,000	
F) Utili sulla vendita di prontuari, tariffe e documenti di trasporto .	10,000	
G) Diversi	10,000	
17. Introiti per i servizi marittimi di Venezia: (Traghetto - Magazzini generali - Tiraggio - Punto franco - Manipolazione merci) - Officina elettrica) e della gestione marittima di Genova molo vecchio (Manipolazioni e servizi diversi per conto di terzi)		4,820,000 —
18. Utili di magazzino		2,000,000 —
A) Eccedenze riscontrate nelle scorte .	1,200,000	
B) Maggior ricavo nella vendita dei materiali in rapporto al prezzo di carico e utili diversi	800,000	
Totale del § 2 . . .		22,490,000 —

§ 3. — **Entrate eventuali.**

19. Proventi eventuali		4,470,000 —
A) Interessi sulle somme eccedenti i bisogni giornalieri di Cassa versate nelle sezioni di tesoreria provinciale presso la Banca d'Italia	30,000	
B) Interessi di conto corrente colle cessate Società ferroviarie, con ditte, imprese, agenzie, ecc. . .	40,000	
C) Multe inflitte per ritardata consegna di materiali e per ritardata ultimazione di lavori (cap. 55 della spesa)	3,500,000	
D) Differenze di cambio	500,000	
E) Diversi	400,000	
20. Prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste, destinati alla parte ordinaria (art. 24, comma 1° e 4°, della legge 7 luglio 1907, n. 429, e art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372)		per memoria
21. Economie verificatesi nella gestione dei residui passivi della parte ordinaria ad integrazione del prodotto netto		per memoria
Totale del § 3 . . .		4,470,000 —

§ 4. — **Introiti per rimborsi di spesa.**

22. Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa .		12,100,000 —
A) Trasporti per conto dello Stato . .	2,500,000	
B) Trasporti per lavori in conto spese ordinarie di esercizio e complementari	1,950,000	
C) Trasporti per lavori e forniture in conto patrimoniale e in conto terzi	1,820,000	

D) Trasporti per conto di imprese incaricate di lavori	1,350,000	
E) Trasporti per conto della gestione autonoma dei magazzini . .	4,200,000	
F) Spinte e controspinte di carri in dogana	40,000	
G) Concorso del Ministero della pubblica istruzione nei viaggi dei maestri elementari	35,000	
H) Trasporti in borsa comune colla Società Veneta, colle Società delle ferrovie di Reggio Emilia e della ferrovia Suzzara-Ferrara . .	10,000	
I) Ammagliature, imballaggi ed altre prestazioni delle agenzie doganali	60,000	
K) Diverse	135,000	
23. Ricuperi dei servizi della Direzione generale ed altre di carattere generale:		6,375,000 —
A) Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste di carattere patrimoniale	4,300,000	
B) Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste per conto di altre Amministrazioni dello Stato e di terzi	150,000	
C) Prestazioni per altre ferrovie . . .	900,000	
D) Ricuperi di spese giudiziali e contenziose	60,000	
E) Ricuperi di spese per il servizio sanitario	45,000	
F) Ricupero di spese di stampa, pubblicazioni e ricuperi diversi . .	920,000	
24. Ricuperi del servizio del movimento e traffico		4,050,000 —
A) Per prestazioni in conto spese patrimoniali e complementari . . .	100,000	
B) Per prestazioni ad altre Amministrazioni dello Stato ed a terzi . .	1,850,000	
C) In conto indennizzi	1,350,000	
D) Diversi	750,000	

25. Ricuperi del servizio della trazione e materiale:		16,000,000 —
A) Per prestazioni in conto spese patrimoniali e complementari . . .	35,000	
B) per manovre con locomotive e carrelli trasbordatori e per riscaldamento treni (cap. 6-B 4-c della spesa)	14,460,000	
C) Per prestazioni ad altre Amministrazioni dello Stato ed a terzi . .	650,000	
D) Diversi	855,000	
26. Ricuperi del servizio del mantenimento e sorveglianza		820,000 —
A) Per prestazioni in conto spese patrimoniali e complementari . .	600,000	
B) Per prestazioni ad altre Amministrazioni dello Stato ed a terzi . .	150,000	
C) Diversi	70,000	
27. Ricuperi per prestazioni del servizio di navigazione		per memoria
28. Versamento in conto esercizio al magazzino, da parte dei servizi, di materie fuori d'uso od esuberanti:		2,600,000 —
A) Servizi centrali	50,000	
B) Movimento e traffico	325,000	
C) Trazione e materiale rotabile . .	290,000	
D) Mantenimento e sorveglianza . . .	1,935,000	
1. Traverse 1,650,000		
2. Altri materiali . . 285,000		
E) Navigazione	per memoria	
29. Sovvenzione annua del tesoro per il servizio di navigazione (art. 2 della legge 5 aprile 1908, n. 111)		2,700,000 —
30. Ritenute, in conto entrate, al personale proveniente da altre Amministrazioni dello Stato (art. 3 della legge 7 luglio 1876, n. 3212, serie 2ª)		35,000 —
31. Contributo di altre Amministrazioni nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune .		1,700,000 —

32. Somma prelevata sugli affitti delle case economiche per interessi dei capitali investiti nella costruzione delle case stesse (art. 4 della legge 14 luglio 1907, n. 553) (cap. 83 della spesa)	per memoria
Totale del § 4 . . .	46,380,000 —

§ 5. — **Introiti con speciale destinazione a reintegro dei corrispondenti capitoli di spesa**

33. Concorso di enti pubblici o privati nelle spese di straordinaria manutenzione (cap. 45 della spesa)	per memoria
34. Versamento a magazzino di materie provenienti da lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore (cap. 45 della spesa) .	per memoria
35. Versamento a magazzino di materiali provenienti dal rinnovamento della parte metallica dell'armamento (cap. 46 della spesa) . . .	per memoria
36. Ricavo dalla demolizione od alienazione del materiale rotabile messo fuori d'uso (cap. 47 della spesa)	per memoria
37. Ricavo dalla demolizione od alienazione di galleggianti fuori servizio (art. 2 della legge 5 aprile 1908, n. 111) (cap. 48 della spesa) . .	per memoria
38. Versamento a magazzino di materiali provenienti da lavori in conto migliorie	per memoria
39. Avanzi di mandati d'anticipazione da reintegrare ai capitoli di parte ordinaria (art. 29 della legge 7 luglio 1907, n. 429)	per memoria
Totale del § 5	»
Totale del titolo I . . .	600,835,000 —

TITOLO II.

Parte straordinaria

(*Art.* 18, *secondo capoverso, della legge* 7 *luglio* 1907, *n.* 429).

40. Sovvenzioni del tesoro per lavori e provviste di carattere patrimoniale (capitoli dal 60 al 69 della spesa):		150,000,000 —
A) Per la rete ferroviaria	150,000,000	
B) Per la navigazione	per memoria	
41. Introiti straordinari da assegnare alle spese di carattere patrimoniale a complemento delle sovvenzioni del tesoro:		13,117,000 —
A) Rimborsi e concorsi di Società concessionarie di ferrovie, di altre Amministrazioni pubbliche e di terzi, nella spesa di lavori e provviste in aumento patrimoniale (cap. 66 della spesa)	per memoria	
B) Ricavo dalla vendita di beni immobili (cap. 66 della spesa)	per memoria	
C) Materiali di disfacimento pertinenti al patrimonio ferroviario (cap. 65 e 66 della spesa)	per memoria	
D) Materiali di disfacimento di galleggianti dello stretto di Messina (capitolo 63 della spesa)	per memoria	
E) Versamento a magazzino di materiali d'esercizio esuberanti	per memoria	
F) Contributo della parte ordinaria per spese di rinnovamento del materiale rotabile	13,117,000	
G) Contributo della parte ordinaria per spese di migliorie	per memoria	
H) Diversi	per memoria	
42. Avanzi di mandati di anticipazione da reintegrare ai capitoli di parte straordinaria (art. 29 della legge 7 luglio 1907, n. 429)		per memoria
Totale del Titolo II		163,117,000 —

TITOLO III.

Magazzini ed officine

—

§ 1. — Gestione autonoma dei magazzini.

(*Art.* 17 *della legge* 7 *luglio* 1907, *n.* 429).

43. Fondi forniti dal tesoro per aumento della dotazione di magazzino		per memoria
44. Prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste, per aumento temporaneo delle scorte (art. 24, comma 1° e 5°, della legge 7 luglio 1907, n. 429 modificato dall'art. 1° della legge 25 giugno 1909, n. 372)		per memoria
45. Forniture ai servizi (capitolo 60 della spesa):		205,306,000 —
A) per conto spese ordinarie di esercizio	92,446,000	
B) per conto spese complementari . .	7,250,000	
C) per conto spese straordinarie . . .	19,010,000	
D) per conto officine	66,600,000	
E) per costituzione scorte	20,000,000	
46. Ricavi per vendita e accrediti diversi (somma da reintegrare al cap. 69 della spesa)		per memoria
A) Vendite al personale, ad Amministrazioni pubbliche ed a terzi .	per memoria	
B) Forniture in conto massa vestiario .	per memoria	
C) Accreditamento di deficienze giustificate riscontrate nelle scorte e deprezzamenti addebitati all'esercizio (cap. 41-*D* della spesa) . .	per memoria	
47. Ricuperi e ritenute in conto scorte (cap. 70 della spesa)		per memoria
A) Ricupero di somme pagate in acconto di forniture in corso .	per memoria	
B) Ricupero di somme pagate in conto acquisti da regolare	per memoria	
C) Ritenute per garanzia, effettuate ai fornitori	per memoria	

48. Avanzi di mandati di anticipazione da reintegrare al capitolo 69 della spesa (art. 29 della legge 7 luglio 1907, n. 429)		per memoria
Totale del § 1 . . .		205,306,000 —

§ 2 — **Officine.**

49. Corrispettivo dei lavori fatti dalle officine del materiale rotabile staccate dai depositi (capitolo 73 della spesa)		86,250,000 —
A) per manutenzione e riparazione materiale rotabile (cap. 18-*A* della spesa)	25,150,000	
B) per lavori di manutenzione affidati all'industria privata	19,000,000	
C) per altri lavori in conto esercizio . .	6,000,000	
D) in conto scorte di magazzino . . .	30,000,000	
E) in conto migliorie, in conto patrimoniale o per altre Amministrazioni governative e terzi in genere	6,100,000	
50. Materiali di scorta: materie impiegate o scaricate (capitolo 73 della spesa)		20,000,000 —
A) Scorte fisse per le officine annesse ai depositi e per le squadre di rialzo	7,000,000	
B) Parco sale montate e carrelli per veicoli	12,500,000	
C) Navigazione	500,000	
51. Corrispettivo dei lavori fatti dalle officine annesse ai depositi e dalle squadre di rialzo (cap. 74 della spesa)		30,200,000 —
A) per manutenzione e riparazione materiale rotabile (cap. 18-A della spesa)	18,200,000	
B) per altri lavori in conto esercizio .	200,000	
C) in conto scorte di magazzino . . .	11,000,000	

D) in conto migliorie, in conto patrimoniale o per altre Amministrazioni governative e terzi in genere	800,000	
52. Corrispettivo dei lavori fatti dalle officine del mantenimento (cap. 75 della spesa) . . .		2,410,000 —
A) per conto dell'esercizio	60,000	
B) in conto scorte di magazzino . . .	1,750,000	
C) in conto spese complementari, in conto patrimoniale o per altre Amministrazioni governative e terzi in genere	600,000	
Totale del § 2 . . .		138,860,000 —
Totale del titolo III . . .		344,166,000 —

TITOLO IV.

Gestione del fondo pensioni e sussidi

(Legge 9 luglio 1908, n. 418).

53. Ritenute al personale:		9,945,000 —
A) Ordinarie (lettera *a* dell'art. 3 e parte prima dell'art. 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418) 5,50 % .	8,450,000	
Id. 3,50 % . . .	15,000	
B) Straordinarie (lettera *b* dell'art. 3 e capoversi primo e secondo dell'art. 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418)	1,100,000	
C) Riscatti (art. 9 della legge 9 luglio 1908, n. 418)	80,000	
D) Multe (lettera *f* dell'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418). . . .	300,000	
54. Contributo dell'Amministrazione in rapporto agli assegni del personale (lettera *c* dell'articolo 3 e art. 4 ultimo capoverso della legge 9 luglio 1908, n. 418) (cap. 27-*A* e *B* della spesa)		15,102,000 —

55. Quota del 2 % sul prodotto lordo del traffico (lettera *d* dell'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418) (cap. 27-*C* e *D* della spesa) . . . . 10,550,000 —

56. Sovratasse sui trasporti della ferrovia Brescia-Iseo (lettera *e* dell'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418) . . . . 3,600 —

57. Interessi: . . . . 11,500,000 —

A) sulle somme costituenti i patrimoni dei cessati Istituti di previdenza ferroviari (lettera *g* dell'art. 3 della legge 9 luglio 1908, numero 418) 6,420,000

B) sulle somme accumulate presso la Cassa depositi e prestiti a termini degli articoli 21 e 23 della legge 29 marzo 1900, n. 101 (lettera *h* dell'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418) 3,430,000

C) sulle somme dovute dalla Società delle ferrovie Meridionali per i disavanzi verificatisi nelle Casse pensioni e soccorso per il periodo anteriore al 1° luglio 1885 (lettera *i* dell'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418) . . . . per memoria

D) sulle somme eventualmente dovute dalle cessate Società ferroviarie esercenti le reti Adriatica, Mediterranea e Sicula per i disavanzi verificatisi nelle Casse pensioni e soccorso durante il periodo dal 1° luglio 1885 al 30 giugno 1905 (lettera *l* dell'articolo 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418) . . . . . . per memoria

E) sulle somme versate alla Cassa Depositi e prestiti per residui annuali della gestione del fondo pensioni e sussidi (lettera *m* dell'art. 3 ed art. 2 della legge 9 luglio 1908, n. 418) 1,650,000

58. Interessi di lasciti, donazioni ed oblazioni a favore di determinate categorie di pensionati e sussidiati (cap. 81 della spesa) . . . . 11,000 —

Totale del titolo IV . . . 47,111,600 —

TITOLO V.

Gestione delle case economiche pei ferrovieri

—

(Legge 14 luglio 1907, n. 553).

Patrimonio.

59. Somme mutuate alle ferrovie dello Stato dal patrimonio del fondo pensioni e sussidi per acquisto e costruzione di case economiche pei ferrovieri (art. 1 della legge 14 luglio 1907, n. 553) (cap. 81 della spesa) . . . . . per memoria

Gestione.

60. Affitto delle case . . . . per memoria
61. Proventi eventuali . . . . per memoria
62. Prelevamenti dal fondo di riserva (terzo capoverso dell'art. 10 del regolamento per l'esecuzione della legge 14 luglio 1907, n. 553, approvato col R. decreto 10 maggio 1908, numero 233) . . . . per memoria

Totale del titolo V . . . »

TITOLO VI.

Operazioni per conto di terzi

—

§ 1. — Operazioni attinenti ai trasporti.

63. Depositi a garanzia (cap. 90 della spesa): . . 5,700,000 —

A) per richiesta di vagoni 1,100,000
B) per biglietti d'abbonamento . . . 1,100,000
C) per affrancazione di tasse di porto e di dogana 3,500,000

64. Ricuperi di tasse doganali e di somme anticipate ai mittenti (cap. 91 della spesa) . . .		80,000,000 —
65. Incasso di assegni sulle merci (capitolo 92 della spesa)		180,000,000 —
66. Eccedenze di tassazione sui trasporti:		8,000,000 —
A) per errori rilevati all'atto della revisione (cap. 93-*A* della spesa) .	3,300,000	
B) da rimborsare in seguito a reclamo o per convenzione (cap. 93-*B* della spesa)	4,700,000	
67. Ricuperi per deficienze di tassazione o per altre differenze contabili (cap. 94 della spesa) .		20,000,000 —
68. Tasse di presa e consegna a domicilio (cap. 95 della spesa)		1,100,000 —
69. Prodotti dei tronchi in esercizio speciale: . .		785,000 —
A) Confine francese-Modane (cap. 96-*A* della spesa)	600,000	
B) Cerignola-Campagna-Cerignola-Città (cap. 96-*B* della spesa) . . .	125,000	
C) Desenzano-Lago di Garda (cap. 96-*C* della spesa)	60,000	
70. Somme introitate dalle ferrovie dello Stato per conto di Amministrazioni in servizio cumulativo (cap. 97 della spesa)		76,500,000 —
A) Trasporti in servizio cumulativo . .	75,000,000	
B) Tasse estere in sospeso	1,500,000	
71. Somme introitate per conto delle ferrovie dello Stato dalle Amministrazioni in servizio cumulativo (cap. 98 della spesa)		70,000,000 —
72. Ricuperi di crediti per trasporti in conto corrente da Amministrazioni pubbliche e Ditte diverse, in base a speciali convenzioni (cap. 99 della spesa)		22,500,000 —
A) Ministero delle finanze	2,500,000	
B) Ministero della guerra	2,500,000	
C) Amministrazioni e Ditte diverse . .	17,500,000	
Totale del § 1 . . .		464,585,000 —

§ 2. — **Operazioni attinenti al personale.**

73. Ritenute per sequestri e cessioni delle competenze del personale (cap. 100 della spesa) . .		8,000,000 —
74. Ritenute per anticipazioni ed addebiti (cap. 101 della spesa)		3,000,000 —
75. Ritenute per massa vestiario (cap. 102 della spesa)		2,000,000 —
76. Contributi al fondo di garanzia per le cessioni di stipendi (articoli 9 e 10 della legge 30 giugno 1908, n. 335, modificata dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372) (capitolo n. 103 della spesa)		300,000 —
A) 2 per cento dell'importo della cessione	120,000	
B) Ritenute fisse	160,000	
C) Reintegri al fondo.	15,000	
D) Interessi	5,000	
77. Contributo al fondo di garanzia per le cessioni di salari (articoli 6 e 7 della legge 13 luglio 1910, n. 444) (capitolo n. 104 della spesa) .		300,000 —
A) 2.50 per cento dell'importo della cessione	170,000	
B) Ritenute fisse	128,000	
C) Reintegri al fondo.	per memoria	
D) Interessi	2,000	
78. Competenze di avvocati e procuratori poste a carico della controparte ed introitate nei giudizi sostenuti dal servizio legale dell'Amministrazione (articoli 42 e 45 delle norme per il riordinamento e pel funzionamento del servizio legale dell'Amministrazione, approvate con R. decreto 10 maggio 1908, n. 280) (capitolo 104 della spesa)		per memoria
Totale del § 2 . . .		13,600,000 —

§ 3. — **Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati.**

79. Ministero dei lavori pubblici - costruzione di nuove linee (art. 78 della legge 7 luglio 1907, n. 429 modificato dall'art. 1 della legge 12 luglio 1908, n. 444) (cap. 106 della spesa) . .		4,000,000 —
A) Anticipazioni per studi, dirigenza, sorveglianza, liquidazione e collaudo delle costruzioni . . .	3,950,000	
B) Ricupero delle spese per studi, dirigenza e sorveglianza dei lavori.	50,000	
80. Ministero dell'interno - Anticipazioni per lavori da eseguire per conto dell'Amministrazione dell'interno (cap. 107 della spesa): .		160,000 —
A) Riparazione vetture cellulari . . .	20,000	
B) Impianti, prestazioni e forniture diverse	140,000	
81. Ministero della guerra - Anticipazioni per lavori da eseguire per conto dell'Amministrazione militare (cap. 108 della spesa): . . .		750,000 —
A) Riparazione, attrezzi per trasporti di truppe	15,000	
B) Impianti diversi	630,000	
C) Esercizio linee	105,000	
82. Ministero delle poste e dei telegrafi - Anticipazioni per lavori da eseguire per conto dell'Amministrazione postale e telegrafica (capitolo 109 della spesa):		4,500,000 —
A) Riparazione vetture postali . . .	250,000	
B) Illuminazione e riscaldamento vetture postali	450,000	
C) Trasporto valigie ed effetti postali .	3,620,000	
D) Impianti, prestazioni e forniture diverse	180,000	

83. Rimborsi dal consorzio del porto di Genova per lavori eseguiti per suo conto dalla azienda ferroviaria (art. 106 del regolamento approvato con R. decreto 25 giugno 1903, n. 261) (cap. 110 della spesa)		300,000 —
84. Somme introitate per conto delle cessate gestioni (cap. 111 della spesa):		per memoria
A) Comitato di stralcio ex Alta Italia	per memoria	
B) Rete mediterranea	per memoria	
C) Rete adriatica	per memoria	
D) Rete sicula	per memoria	
E) Ferrovie meridionali	per memoria	
F) Palermo-Marsala-Trapani	per memoria	
85. Somme introitate per lavori e prestazioni per conto di Amministrazioni diverse e per privati (cap. 112 della spesa)		per memoria
86. Servizio delle costruzioni - Ricupero di spese (cap. 113 della spesa):		per memoria
A) Servizio centrale	per memoria	
B) Studi e direzioni di lavori a carico della parte straordinaria o per conto di altre Amministrazioni e di terzi	per memoria	
C) Prestazioni per la costruzione di nuove linee a carico del bilancio del Ministero dei lavori pubblici	per memoria	
Totale del § 3 . . .		9,710,000 —
Totale del titolo VI . . .		487,895,000 —

TITOLO VII.

Partite di giro

87. Tasse erariali (cap. 114 della spesa):		43,650,000 —
A) Tassa sui trasporti	35,000,000	
B) Tassa sull'assicurazione delle merci .	6,000	
C) Tassa di bollo sui trasporti . . .	4,500,000	

D) Tassa di bollo a favore delle Provincie e dei Comuni danneggiati dal terremoto 1908	4,144,000	
88. Imposte e tasse ritenute al personale (cap. 115 della spesa):		9,100,000 —
A) Imposta di ricchezza mobile sugli stipendi	7,450,000	
B) Imposta di ricchezza mobile sulle pensioni	1,300,000	
C) Marche da bollo	160,000	
D) Addizionale all'imposta di ricchezza mobile a favore delle Provincie e dei Comuni danneggiati dal terremoto 1908	190,000	
89. Imposta di ricchezza mobile ritenuta a terzi (cap. 116 della spesa)		75,000 —
A) Imposta normale	75,000	
B) Imposta addizionale a favore dei danneggiati dal terremoto 1908 . .	per memoria	
90. Imposta sui trasporti pel tratto confine francese-Modane, dovuta all'erario francese (capitolo 117 della spesa)		36,000 —
Totale del titolo VII . . .		52,861,000 —

RIASSUNTO DELL'ENTRATA

—

Entrate d'esercizio e fondi per aumenti patrimoniali.

Titolo I. - Parte ordinaria.	
§ 1. - Prodotti del traffico	527,495,000 —
§ 2. - Introiti indiretti dell'esercizio	22,490,000 —
§ 3. - Entrate eventuali	4,470,000 —
§ 4. - Introiti per rimborsi di spesa	46,380,000 —
§ 5. - Introiti con speciale destinazione a reintegro dei corrispondenti capitoli di spesa .	»
Totale titolo I - Parte ordinaria. . .	600,835,000 —
Titolo II. - Parte straordinaria	163,117,000 —
Totale delle entrate ordinarie e straordinarie . . .	763,952,000 —

Gestioni speciali autonome.

Titolo III. - Magazzini ed officine.	
§ 1. - Gestione autonoma dei magazzini . . .	205,306,000 —
§ 2. - Officine	138,860,000 —
Titolo IV. - Gestione del fondo pensioni e sussidi .	47,111,600 —
Titolo V. - Gestione delle case economiche pei ferrovieri	»
Titolo VI. - Operazioni per conto di terzi.	
§ 1. - Operazioni attinenti ai trasporti . . .	464,585,000 —
§ 2. - Operazioni attinenti al personale . . .	13,600,000 —
§ 3. - Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati .	9,710,000 —
Totale delle gestioni speciali ed autonome . . .	879,172,600 —
Titolo VII. - Partite di giro	52,861,000 —
Totale generale dell'entrata . . .	1,695,985,600 —

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro del tesoro
TEDESCO.

SPESA

TITOLO I.
Parte ordinaria

SEZIONE I. — *Spese d'esercizio.*
(Art. 19, primo capoverso e art. 20 della legge 7 luglio 1907, n. 429 modificato dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372).

§ 1 — Direzione generale
Servizi centrali I, II, III, IV, V e Ufficio stralcio.

1. Personale		7,300,000 —
A) Stabile e in prova - Stipendi e paghe	6,056,000	
B) Stabile e in prova - Competenze accessorie	1,132,000	

C) Avventizio - Paghe e competenze accessorie		112,000	
2. Forniture, spese ed acquisti			430,000.—
A) Forniture di magazzino.		215,000	
1) Stampati e cancelleria . .	160,000		
2) Materie per illuminazione e riscaldamento	25,000		
3) Ricambio del materiale d'inventario	5,000		
4) Materie per la pulizia dei locali e per usi diversi . .	25,000		
B) Spese dirette		215,000	
1) Illuminazione e riscaldamento	60,000		
2) Riparazione del materiale d'inventario	30,000		
3) Spese per altri titoli diversi	125,000		
Totale del § 1 . . .			7,730,000 —

§ 2. — **Approvvigionamenti e magazzini.**

3. Personale			5,510,0000 —
A) Stabile e in prova - Stipendi e paghe.		3,850,000	
1) Servizio centrale (VI) .	1,150,000		
2) Magazzini, depositi ed agenzie	2,700,000		
B) Stabile e in prova - Competenze accessorie		890,000	
1) Servizio centrale (VI) .	290,000		
2) Magazzini, depositi ed agenzie	600,000		
C) Avventizio - Paghe e competenze accessorie		770,000	
1) Servizio centrale (VI) .	20,000		
2) Magazzini, depositi ed agenzie	750,000		

Voce				
4. Forniture, spese ed acquisti				1,080,000 —
A) Forniture dei magazzini			332,500	
1) Servizio centrale (VI) .		42,5000		
a) Stampati e cancelleria .	35,000			
b) Materie per illuminazione e riscaldamento . . .	2,000			
c) Ricambio del materiale di inventario .	1,500			
d) Materie per pulizia e usi diversi . .	4,000			
2) Magazzini, depositi ed agenzie		290,000		
a) Stampati e cancelleria .	85,000			
b) Materie per illuminazione e riscaldamento . . .	65,000			
c) Ricambio del materiale di inventario .	45,000			
d) Materie per pulizia ed usi diversi.	95,000			
B) Spese dirette			747,500	
1) Servizio centrale (VI) .		132,500		
a) Illuminazione e riscaldamento . . .	8,000			
b) Riparazione del materiale d'inventario.	4,500			
c) Spese per altri titoli diversi . . .	120,000			

2) Magazzini, depositi ed agenzie		615,000	
a) Illuminazione e riscaldamento . . .	15,000		
b) Riparazione del materiale d'inventario.	50,000		
c) Spese per altri titoli diversi . . .	550,000		
Totale del § 2 . . .			6,590,000 —

§ 3. — **Servizio del movimento e del traffico.**

5. Personale . . . . , ...			87,450,000 —
A) Stabile e in prova - Stipendi e paghe		58,530,000	
1) Servizio centrale (VII).	1,300,000		
2) Divisioni, sezioni e reparti	7,000,000		
3) Riparti tecnici. . . .	630,000		
4) Stazioni	39,200,000		
5) Depositi del personale viaggiante	10,400,000		
B) Stabile e in prova - Competenze accessorie		19,460,000	
1) Servizio centrale (VII) .	230,000		
2) Divisioni, sezioni e riparti	1,000,000		
3) Riparti tecnici. . . .	230,000		
4) Stazioni	8,600,000		
5) Depositi del personale viaggiante	9,400,000		
C) Avventizio - Paghe e competenze accessorie		9,460,000	
1) Servizio centrale (VII) .	40,000		
2) Divisioni, sezioni e riparti	120,000		

3) Riparti tecnici		300,000		
4) Stazioni		8,300,000		
5) Depositi del personale viaggiante		700,000		
6. Forniture, spese ed acquisti.				38,820,000 —
A) Forniture dei magazzini			7,630,000	
1) Servizio centrale (VII) .		51,000		
a) Stampati e cancelleria .	35,000			
b) Materie per illuminazione e riscaldamento . . .	8,000			
c) Ricambio del materiale di inventario .	2,000			
d) Materie per pulizia ed usi diversi . .	6,000			
2) Divisioni, sezioni e riparti.		420,000		
a) Stampati e cancelleria .	300,000			
b) Materie per illuminazione e riscaldamento. . .	75,000			
c) Ricambio del materiale di inventario .	15,000			
d) Materie per pulizia ed usi diversi. . .	30,000			
3) Riparti tecnici		75,000		
a) Stampati e cancelleria .	5,000			
b) Materie per illuminazione e riscalda-				

mento . . .	20,000	
c) Ricambio del materiale di inventario .	10,000	
d) Materie per pulizia ed usi diversi . .	40,000	
4) Stazioni		4,500,000
a) Stampati e cancelleria .	1,100,000	
b) Materie per illuminazione e riscaldamento delle stazioni e dei piazzali . .	2,200,000	
c) Ricambio del materiale di inventario .	300,000	
d) Materie per pulizia ed usi diversi. . .	900,000	
5) Depositi del personale viaggiante		124,000
a) Stampati e cancelleria .	40,000	
b) Materie per illuminazione e riscaldamento . . .	9,000	
c) Ricambio del materiale di inventario .	60,000	
d) Materiale per pulizia ed usi diversi .	15,000	
6) Convogli		2,130,000
a) Materie per illuminazione ad olio . .	400,000	

b) Materie per illuminazione a gas . . .	150,000		
c) Materie per illuminazione elettrica, compreso il ricambio degli accumulatori . . .	250,000		
d) Materie per il servizio di riscaldamento compreso il ricambio delle scaldine	130,000		
e) Ricambio copertoni ed altri attrezzi dei veicoli .	1,200,000		
7. Materie per il funzionamento e la manutenzione del telegrafo, dei segnali elettrici e degli orologi		330,000	
B) Spese dirette			31,190,000
1) Servizio centrale (VII).		30,000	
a) Illuminazione e riscaldamento . .	12,000		
b) Riparazione del materiale d'inventario .	3,000		
c) Spese per altri titoli diversi . . .	15,000		
2) Divisioni, sezioni e riparti		240,000	

a) Illuminazione e riscaldamento . .	100,000	
b) Riparazione del materiale d'inventario.	20,000	
c) Spese per altri titoli diversi . . .	120,000	
3) Riparti tecnici . . .		120,000
a) Illuminazione e riscaldamento . .	15,000	
b) Riparazione del materiale d'inventario .	5,000	
c) Spese per altri titoli diversi . . .	100,000	
4) Stazioni.		21,250,000
a) Illuminazione e riscaldamento . . .	2,600,000	
b) Riparazione del materiale d'inventario .	450,000	
c) Manovre con locomotive e con carrelli trasbordatori e per riscaldamento treni (Cap. 25-B di entrata) . .	14,300,000	
d) Manovre ed altri servizi di stazione appaltati . .	3,300,000	

e) Spese per altri titoli diversi . . .	600,000	
5) Depositi del personale viaggiante		235,000
a) Illuminazione e riscaldamento . . .	15,000	
b) Riparazione del materiale d'inventario.	300,000	
c) Spese per altri titoli diversi . . .	190,000	
6) Convogli		1,615,000
a) Illuminazione a gas . .	15,000	
b) Illuminazione elettrica, compresa la manutenzione degli accumulatori .	1,000,000	
c) Riparazione copertoni ed altri attrezzi dei veicoli	250,000	
d) Riscaldamento dei treni . . .	350,000	
7) Indennizzi per perdite, avarie e ritardata resa di spedizioni		7,500,000
8) Compenso all' Amministrazione dei telegrafi dello Stato per la manutenzione delle linee telegrafiche		200,000

Voce				Importo
7. Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo				1,400,000
Totale del § 3 . . .				127,670,000 —

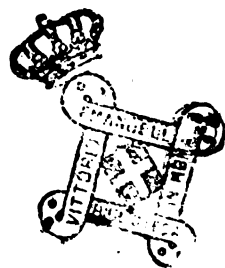
§ 4. — **Servizio commerciale e controllo prodotti.**

Voce				Importo
8. Personale				5,435,000
A) Stabile e in prova - Stipendi e paghe.			4,070,000	
1) Servivio centrale (VIII) .		535,000		
2) Controlli prodotti . . .		3,535,000		
B) Stabile e in prova - Competenze accessorie			1,245,000	
1) Servzio centrale (VIII) .		130,000		
2) Controlli prodotti		1,115,000		
C) Avventizio - Paghe e competenze accessorie			120,000	
1) Servizio centrale (VIII) .		10,000		
2) Controlli prodotti . . .		110,000		
9. Forniture spese ed acquisti				252,000 —
A) Forniture dei magazzini			145,500	
1. Servizio centrale (VIII) .		16,000		
a) Stampati e cancelleria .	13,500			
b) Materie per illuminazione e riscaldamento . . .	500			
c) Ricambio del materiale di inventario	500			
d) Materie per pulizia ed usi diversi . . .	1,500			
2. Controlli prodotti . .		129,500		

a) Stampati e cancelleria .	115,000		
b) Materie per illuminazione e riscaldamento . . .	3,000		
c) Ricambio del materiale di inventario	1,500		
d) Materie per pulizia ed usi diversi . .	10,000		
B) Spese dirette			106,500
1) Servizio centrale (VIII)		12,500	
a) Illuminazione e riscaldamento . .	3,500		
b) Riparazione del materiale d'inventario	2,000		
c) Spese per altri titoli diversi . . .	7,000		
2. Controlli prodotti . . .		91,000	
d) Illuminazione e riscaldamento . .	45,000		
b) Riparazione del materiale d' inventario	7,500		
c) Spese per altri titoli diversi . . .	41,500		

Totale del § 4 . . . 5,687,000 —

§ 5. — Servizio della navigazione.

10. Personale.			1,176,000 —
A) Stabile e in prova - Stipendi e paghe		769,000	
1. Servizio centrale (IX)	120,000		
2. Uffici esterni ed agenzie	156,000		
3. Personale di coperta	200,000		
4. Personale di macchina	250,000		
5. Personale ausiliario	43,000		
B) Stabile e in prova - Competenze accessorie		289,000	
1. Servizio centrale (IX)	20,000		
2. Uffici esterni ed agenzie	12,000		
3. Personale di coperta	100,000		
4. Personale di macchina	140,000		
5. Personale ausiliario	17,000		
C) Avventizio - Paghe e Competenze accessorie		118,000	
1. Servizio centrale (IX)	»		
2. Uffici esterni ed agenzie	18,000		
3. Personale di coperta	30,000		
4. Personale di macchina	50,000		
5. Personale ausiliario	20,000		
11. Forniture, spese ed acquisti			2,945,000 —
A) Forniture di magazzini		2,940,000	
1. Servizio centrale (IX) — Uffici esterni ed agenzie	10,000		
a) Stampati e cancelleria . . 6,000			
b) Materie per illuminazione e riscaldamento . . 1,000			
c) Ricambio del materiale . . 1,000			
d) Materie per pulizia ed usi diversi . . 2,000			

2. Piroscafi 2,930,000
a) Combustibile 2,850,000
b) Materie di consumo per le navi . . . 32,000
c) Materie di consumo per le macchine . 48,000

B) Spese dirette 5,000
1. Servizio centrale (IX) - Uffici esterni ed agenzie 2,500
2. Piroscafi 2,500

12. Riparazione del materiale . . . . 400,000 —
A) Naviglio 200,000
B) Macchine 200,000

13. Indennizzi . . . . per memoria
14. Ancoraggio e spese portuali . . . . 214,000 —
15. Noleggio di piroscafi (art. 5 della legge 5 aprile 1908, n. 111) . . . . per memoria

Totale del § 5 . . . 4,735,000 —

§ 6. — **Servizio della trazione e del materiale rotabile.**

16. Personale . . . . 45,184,000 —
A) Stabi e e in prova — Stipendi e paghe 25,300,000
1. Servizio centrale (X) . 1,380,000
2. Divisioni, sezioni e riparti 3,460,000
3. Depositi locomotive (dirigenza e servizio interno) 3,350,000
4. Condotta locomotive (macchinisti, fuochisti e funzionanti) 14,780,000

5. Locomozione elettrica dirigenza e servizio interno dei depositi, stazioni centrali elettriche, macchinisti T. E.) . .	400,000	
6) Pulizia, verifica e unture veicoli	1,900,000	
7) Ventilazione delle gallerie	30,000	
B) Stabile e in prova — Competenze cessorie		16,634,000
1) Servizio centrale (X) .	290,000	
2) Divisioni, sezioni e riparti	530,000	
3) Depositi locomotive (dirigenza e servizio interno)	1,300,000	
4) Condotta locomotive (macchinisti, fuochisti e funzionanti)	13 750,000	
5) Locomozione elettrica (dirigenza e servizio interno dei depositi, stazioni centrali elettriche, macchinisti T. E.) . .	250,000	
1) Pulizia, verifica ed untura veicoli	500,000	
7) Ventilazione delle gallerie	14,000	
C) Avventizio - Paghe e competenze cessorie		3,250,000
1) Servizio centrale (X) .	17,000	
2) Divisioni, sezioni e riparti	40,000	
3) Depositi locomotive (dirigenza e servizio interno)	1,838,000	
4) Condotta locomotive macchinisti, fuochisti e funzionanti	400,000	

5) Locomozione elettrica (dirigenza e servizio interno dei depositi, stazioni centrali elettriche, macchinisti T. E.) . . 50,000

6) Pulizia, verifica ed untura veicoli 900,000

7) Ventilazione delle gallerie 5,000

17. Forniture, spese ed acquisti . . . . 68,990,000 —

A) Forniture dei magazzini 65,993,000

1) Servizio centrale (X) 93,000

a) Stampati e cancelleria . 71,000

b) Materie per illuminazione e riscaldamento . . 8,000

c) Ricambio del materiale di inventario . 2,000

d) Materie per pulizia ed usi diversi . . 12,000

2) Divisioni, sezioni e riparti 150,000

a) Stampati e cancelleria . 120,000

b) Materie per illuminazione e riscaldamento . . 8,000

c) Ricambio del materiale d' inventario 7,000

d) Materie per pulizia ed usi diversi . . 15,000

3) Locomozione . . .		65,750,000
a) Stampati e cancelleria .	70,000	
b) Materie per illuminazione e riscaldamento locali e piazzali .	300,000	
c) Ricambio del materiale di inventario .	120,000	
d) Combustibile per la locomozione a vapore . .	59,640,000	
e) Materie per untura locomotive e illuminazione esterna dei convogli a vapore . .	2,750,000	
f) Combustibile e altre materie per stazioni centrali elettriche. .	800,000	
g) Materie per untura dei locomotori e delle automotrici elettriche	30,000	
h) Materie per untura e pulizia veicoli .	450,000	
i) Combustibile e lubrificanti per motori fissi dei depositi e dei rifornitori . . .	400,000	

k) Combustibile e lubrificanti per carrelli trasbordatori delle stazioni e per generatori di vapore per il riscaldamento dei treni . .	100,000		
l) Combustibile e lubrificanti per motori fissi dei ventilatori delle gallerie . .	90,000		
m) Materie per usi diversi .	1,000,000		
B) Spese dirette			2,997,000
1) Servizio centrale (X) . .		58,000	
a) Illuminazione e riscaldamento . . .	14,000		
b) Riparazione del materiale di inventario	8,000		
c) Spese per altri titoli diversi . . .	36,000		
2) Divisioni, sezioni e riparti		89,000	
a) Illuminazione e riscaldamento . . .	31,000		
b) Riparazione del materiale di inventario	18,000		
c) Spese per altri titoli diversi . . .	40,000		

3) Locomozione		2,850,000		
a) Illuminazione e riscaldamento locali e piazzali .	200,000			
b) Riparazione del materiale d'inventario	160,000			
c) Riparazione al materiale d'inventario delle centrali elettriche. .	2,000			
d) Pulizia veicoli. . . .	3,000			
e) Fornitura e pompatura di acqua . . .	1,420,000			
f) Energia elettrica fornita da terzi . .	per memoria			
g) Prestazioni di altre ferrovie	240,000			
h) Spese per altri titoli diversi . . .	700,000			
i) Spese diverse per le centrali elettriche .	125,000			
18. Manutenzione del materiale rotabile				63,150,000 —
A) Eseguita nelle officine dell'Amministrazione (capitoli 49 *A* e 51 *A* della entrata).			43,350,000	
1) Locomotive, tenders e automotrici a vapore (escluse le caldaie) . . .		15,500,000		
2. Caldaie per locomotive e per automotrici a vapore		8,000,000		
3. Carrozze		10,000,000		

4. Bagagliai	1,350,000	
5. Carri	8,000,000	
6. Locomotori elettrici ed automotrici elettriche (esclusa l' apparecchiatura elettrica)	250,000	
7. Apparecchiatura elettrica dei locomotori e delle automotrici	250,000	
B) Pagamenti per riparazioni eseguite dall'industria privata		18,900,000
1. Locomotive, tenders e automotrici a vapore (escluse le caldaie) . . .	2,200,000	
2. Caldaie per locomotive e per automotrici a vapore	1,200,000	
3. Carrozze	3,000,000	
4. Bagagliai	500,000	
5. Carri	12,000,000	
6. Locomotori elettrici ed automotrici elettriche (esclusa l' apparecchiatura elettrica)	per memoria	
7. Apparecchiatura elettrica dei locomotori e delle automotrici	per memoria	
C) Lavori, somministrazione di materiale e prestazioni dell'Amministrazione per riparazioni eseguite dall'industria privata		900,000
1) Locomotive, tenders e automotrici a vapore (escluse le caldaie).	200,000	
2) Caldaie per locomotive e per automotrici a vapore	500,000	
3) Carrozze	70,000	
4) Bagagliai . , ...	10,000	
5) Carri	120,000	

6) Locomotori elettrici ed automotrici elettriche (esclusa l' apparecchiatura elettrica) . . . . . . per memoria
7) Apparecchiatura elettrica dei locomotori e delle automotrici . . . . . . per memoria

Totale del § 6 . . . 177,324,000 —

§ 7. — **Servizio del mantenimento e della sorveglianza.**

19. Personale			41,956,000 —
A) Stabile e in prova - Stipendi e paghe		26,100,000	
1) Servizio centrale (XI) .	1,250,000		
2) Divisioni, sezioni e riparti	7,155,000		
3) Sorveglianza della linea.	9,000,000		
4) Manutenzione della linea	8,000,000		
5) Manutenzione impianti fissi per trazione elettrica	95,000		
6) Operai	600,000		
B) Stabile e in prova - Competenze accessorie.		5,545,000	
1) Servizio centrale (XI) .	260,000		
2) Divisioni, sezioni e riparti	1,200,000		
3) Sorveglianza della linea.	1,550,000		
4) Manutenzione della linea	2,145,000		
5) Manutenzione impianti fissi per trazione elettrica.	40,000		
6) Operai.	350,000		
C) Avventizio - Paghe e competenze accessorie		10,311,000	
1) Servizio centrale (XI) .	20,000		
2) Divisioni, sezioni e riparti	220,000		
3) Sorveglianza della linea.	1,520,000		

4) Manutenzionedella linea.		8,256,000		
5) Manutenzione impianti fissi per trazione elettrica		45,000		
6) Operai		250,000		
20. Forniture, spese ed acquisti				3,482,000 —
A) Forniture di magazzino			2,153,500	
1) Servizio centrale (XI) .		79,500		
a) Stampati e cancelleria .	50,000			
b) Materie per illuminazione e riscaldamento. . .	20,000			
c) Ricambio del materiale di inventario .	2,000			
d) Materie per pulizia ed usi diversi . .	7,500			
2) Divisione, sezioni e riparti		364,000		
a) Stampati e cancelleria .	265,000			
b) Materie per illuminazione e riscaldamento . .	50,000			
c) Ricambio del materiale di inventario .	9,000			
d) Materie per pulizia ed usi diversi . .	40,000			
3) Linea		1,710,000		
a) Materie per illuminazione e riscaldamento . .	740,000			

b) Ricambio del materiale di inventario .	355,000		
c) Materie per pulizia ed usi diversi . .	615,000		
B) Spese dirette			1,328,500
1) Servizio centrale (XI) .		73,500	
a) Illuminazione e riscaldamento . .	18,000		
b) Riparazione del materiale d' inventario	36,000		
c) Spese per altri titoli diversi . . .	19,500		
2) Divisione, sezioni e riparti		215,000	
a) Illuminazione e riscaldamento . .	125.000		
b) Riparazione del materiale d' inventario	20,000		
c) Spese per altri titoli diversi . . .	70,000		
3) Linea		1,040,000	
a) Illuminazione e riscaldamento . .	40,000		
b) Riparazione del materiale d'inventario.	260,000		
c) Sgombro di neve . . .	400,000		
d) Spese per titoli diversi.	340,000		

21, Manutenzione della linea.			18,510.000 —
A) Forniture di magazzino		13.340,000	
1) Corpo stradale, chiusure e piantagioni	400,000		
2) Ponti, viadotti, ecc. . .	40,000		
3) Gallerie	10,000		
4) Fabbricati e dipendenze.	100,000		
5) Meccanismi fissi e condotte d'acqua	485,000		
6) Massicciata	75,000		
7) Traverse e legnami d'armamento, comprese le traverse in ferro ed in cemento	12,200,000		
8) Impianti fissi per trazione elettrica	30,000		
B) Spese dirette		5,170.000	
1) Corpo stradale, chiusure e piantagioni	530,000		
2) Ponti, viadotti, ecc. . .	420,000		
3) Gallerie	50,000		
4) Fabbricati, ecc. . . .	3,100,000		
5) Meccanismi fissi, ecc. .	350,000		
6) Massicciata	470,000		
7) Traverse e legnami di armamento	230,000		
8) Impianti fissi per trazione elettrica	20,000		
	Totale del § 7 . . .		63,948.000 —

§ 8. — **Navigazione dello stretto di Messina.**

22. Personale		350,000 —
A) Stabile e in prova — Stipendi e paghe	100,000	
B) Stabile e in prova — Competenze accessorie	130,000	

C) Avventizio — Paghe e competenze accessorie		120,000	
23. Forniture, spese ed acquisti			258,500 —
A) Forniture dei magazzini		236,500	
1) Combustibile e lubrificanti	190,000		
2) Materie per manutenzione e riparazione piroscafi	30,000		
3) Ricambio del materiale d'inventario	2,500		
4) Materie per la manutenzione degli approdi . .	2,000		
5) Materie per pulizia e per usi diversi.	12,000		
B) Spese dirette		22,000	
1) Riparazione e manutenzione piroscafi . . .	12,000		
2) Riparazione materiale d'inventario	500		
3) Manutenzione degli approdi	1,500		
4) Spese per altri titoli diversi	8,000		
Totale del § 8 . . .			608,500 —

§ 2. — **Spese accessorie estranee all'azienda ferroviaria e avanzo di gestione.**

58. Contributo al Consorzio per l'industria zolfifera siciliana (art. 17 della legge 15 luglio 1906, n. 333)	850,000 —
59. Versamento al tesoro dell'avanzo della gestione (art. 6, secondo capoverso, della legge 22 aprile 1905, n. 137)	40,000,000 —
Totale del § 2	40,850,000 —
Totale della sezione III . . .	132,204,500 —
Totale del titolo I	600,805,000 —

TITOLO II.

Parte straordinaria

—

(*Art.* 21 *della legge* 7 *luglio* 1907, *n.* 429).

60. Spese di primo impianto dell'Amministrazione centrale e dei dipendenti servizi		100,000 —
A) Lavori a contratto ed in economia .	70,000	
B) Forniture di magazzino	10,000	
C) Trasporti	1,000	
D) Studi, dirigenza e sorveglianza . .	5,200	
E) Diverse	13,800	
61. Spese per reintegrare l'Amministrazione della deficienza di manutenzione al 1° luglio 1905 .		per memoria
A) delle linee	per memoria	
B) del materiale rotabile	per memoria	
62. Acquisto di materiale rotabile		70,000,000 —
A) Spese di acquisto, dogana, trasporto, ecc.	68,800,000	
B) Studi, dirigenza e sorveglianza . .	1,200,000	
63. Acquisto di galleggianti per lo stretto di Messina (cap. 41-*D* dell'entrata)		100,000 —
A) Spese di acquisto, dogana, trasporto, ecc.	95,000	
B) Studi, dirigenza e sorveglianza . .	5,000	
64. Miglioramenti al materiale rotabile ed ai galleggianti		per memoria
A) Materiale rotabile	per memoria	
1. in servizio . . . . »		
2. in occasione di rinnovamento . . . . . »		
B) Galleggianti per lo stretto di Messina	per memoria	
1. in servizio . . . . »		
2. in occasione di rinnovamento . . . . »		

F) Quote di pensioni o d'indennizzi spettanti al personale di navigazione proveniente dalla R. marina (art. 10 della legge 5 aprile 1908, n. 111 e articoli 8 e 9 della legge 25 giugno 1909, n. 372 .	per memoria	
G) Premi di assicurazione di avventizi alla Cassa nazionale invalidità e vecchiaia	30,000	
29. Assegni di esonero (art. 59 della legge 7 luglio 1907, n. 429)		425,000 —
30. Gratificazioni		1,000,000 —
31. Oblazioni e sussidi al personale		800,000 —
32. Spese per il terremoto 1908:		125,000 —
A) Soccorsi al personale e famiglie . .	50,000	
B) Sostituzione o riparazione di materiali distrutti o avariati . . .	50,000	
C) Trasporti di persone o di cose . . .	»	
D) Diversi	25,000	
33. Spese per il servizio sanitario (art. 8 della legge 9 luglio 1908, n. 418)		1,272,000 —
A) A totale carico dell'Amministrazione ferroviaria	752,000	
B) In comune col fondo pensioni e sussidi	520,000	
34. Spese giudiziali e contenziose		500,000 —
35. Affitto, adattamento e riparazione di locali privati per uso d'uffici e di magazzino . . .		1,170,000 —
36. Indennizzi per danni alle persone ed alle proprietà a causa dell'esercizio od in seguito ad infortuni		1,500,000 —
37. Provvigione alle agenzie italiane ed estere per la vendita di biglietti di viaggio		1,020,000 —
38. Spese per la sorveglianza dei trasporti . . .		70,000 —
39. Contributo nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune di altre amministrazioni		1,750,000 —
40. Compensi alle ferrovie estere per il servizio dei loro treni, fra le stazioni internazionali ed il confine		800,000 —
41. Spese eventuali		1,650,000 —

A) Interessi di conto corrente colle cessate Società ferroviarie, con ditte, imprese, agenzie ecc. . .	125,000	
B) Premi ai fornitori per anticipata consegna di materiali o per anticipata ultimazione di lavori . .	50,000	
C) Differenze di cambio	560,000	
D) Addebito di deficienze giustificate e deprezzamenti nelle scorte di magazzino (cap. 46-*C* dell'entrata)	500,000	
E) Premi di assicurazione contro gli incendi	5,000	
F) Concorso nelle spese degli Uffici internazionali di liquidazione dei trasporti	10,000	
G) Diverse	400,000	
Totale del § 9 . . .		44,194,000 —

§ 10. — **Servizi secondari.**

42. Servizi accessorî ad impresa od in economia .		640,000 —
A) Spese per il servizio di affissione nelle stazioni e nei treni	45,000	
B) Spese per le rivendite dei libri e giornali	335,000	
C) Quota dovuta all'impresa per noleggio cuscini	200,000	
D) Spese per il servizio dei *camions* automobili	10,000	
E) Recapito telegrammi per espresso .	5,000	
F) Diversi	35,000	
G) Forniture di magazzino per i servizi accessorî in economia	10,000	
43. Servizi speciali marittimi di Venezia (Traghetto - Magazzini generali - Tiraggio - Punto franco - Manipolazioni merci - Officina elettrica) e della gestione marittima di Molovecchio (Manipolazioni e servizi diversi per conto terzi)		4,737,000 —

A) Personale stabile e in prova - Stipendi e paghe	110,000	
B) Personale stabile e in prova - Competenze accessorie	32,000	
C) Personale avventizio - Paghe e competenze accessorie	265,000	
D) Forniture di magazzino	120,000	
E) Energia elettrica	110,000	
F) Manutenzione materiale e spese diverse	4,110,000	
44. Annualità per la ricostituzione in 50 anni dei capitali mutuati sul fondo pensioni e sussidi, per acquisto o costruzione di case economiche pei ferrovieri (art. 5 della legge 14 luglio 1907, n. 553)		per memoria
Totale del § 10 . . .		5,377,000 —
Totale sezione I . . .		443,863,500 —

SEZIONE II. — ***Spese complementari.***

(*Art.* 14 *della legge* 19 *luglio* 1906, *n.* 362; *art.* 20, *primo capoverso, della legge* 7 *luglio* 1907, *n.* 429, *modificato dall'art.* 1 *della legge* 25 *giugno* 1909, *n.* 372).

45. Lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore (cap. 33 e 34 dell'entrata) . . .		3,628,000 —
A) Spese per lavori a contratto ed in economia	3,200,000	
B) Forniture di magazzino	140,000	
C) Trasporti	70,000	
D) Espropriazioni	90,000	
E) Spese diverse	128,000	
46. Rinnovamento della parte metallica dell'armamento (cap. 35 dell'entrata)		7,422,000 —
A) Forniture di magazzino	7,110,000	
B) Trasporti	312,000	
47. Rinnovamento del materiale rotabile (cap. 36 e 41 dell'entrata)		13,117,000 —

…ggianti **(art. 2 della** legge 5 aprile 1908, n. 111) cap. 37 dell'entrata) . . . . 600,000 —

Totale della sezione II . . . 24,767,000 —

SEZIONE III. — *Spese accessorie.*

(*Art.* 20, *secondo capoverso, della legge* 7 *luglio* 1907, *n.* 429, *modificato dall'art.* 1 *della legge* 25 *giugno* 1909, *n.* 372).

§ 1. — Spese accessorie attinenti all'azienda ferroviaria.

49. Annualità dovuta al tesoro per interessi ed ammortamento 65.847,629 33

A) del valore del materiale rotabile e d'esercizio consegnato alle ferrovie dello Stato e del valore della dotazione iniziale di magazzino (art. 1 della legge 25 giugno 1905, n. 261) 23,095,979.21

B) delle somme fornite per aumento della dotazione iniziale di magazzino (art. 17 della legge 7 luglio 1907, numero 429) 2,357,402.76

C) delle somme fornite per spese patrimoniali art. 1 della legge 23 dicembre 1906, n. 638) . . 40,394,247.36

50. Interessi sulle somme pagate dal tesoro con mezzi ordinari di tesoreria (art. 3, capoverso, della legge 23 dicembre 1906, n. 638) . . 550,000 —

A) per le liquidazioni delle gestioni ferroviarie sociali . . . . . . per memoria

B) per aumenti della dotazione di magazzino . . . . per memoria

C) per spese patrimoniali . . . . 550,000 —

D) per materiali di navigazione . . . per memoria

51. Annualità dovute al tesoro per interessi ed ammortamento delle somme fornite per la costruzione e l'acquisto del materiale navale (art. 20 della legge 5 aprile 1908, n. 111) .	644,466 67
52. Assegnazione al fondo di riserva per le spese impreviste in ragione di 6 milioni di lire all'anno (art. 24 della legge 7 luglio 1907, n. 429 modificato dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372)	6,000,000 —
53. Reintegro al fondo di riserva per le spese impreviste, delle somme prelevate a favore delle spese ordinarie (art. 24, ultimo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429) . .	15,192,000 —
54. Noleggio di materiale rotabile per insufficienza di dotazione	1,200,000 —
55. Contributo per le spese della Corte dei conti (art. 2 della legge 9 luglio 1905, n. 361) . .	120,000 —
56. Restituzione di multe inflitte per ritardata consegna di materiale o per ritardata ultimazione di lavori (capitolo 19-*C* dell'entrata) .	1,800,404 —
57. Perdite verificatesi nella gestione di residui attivi della parte ordinaria a diminuzione del prodotto netto	per memoria
Totale del § 1 . . .	91,354,500 —

§ 9. — **Spese generali dell'amministrazione.**

24. Consiglio generale e Commissioni compartimentali del traffico (art. 61 della legge 7 luglio 1907, n. 429)		10,000 —
25. Forniture dei magazzini		1,080,000 —
A) Avvisi, orari e pubblicazioni diverse .	825,000	
B) Biglietti per viaggiatori	240,000	
C) Materie impiegate in campioni e prove	15,000	
26. Imposte e tasse		3,130,000 —
A) Imposta erariale e sovrimposta sui terreni e fabbricati	1,600,000	
B) Imposte e tasse diverse	60,000	

C) Imposta di ricchezza mobile a carico dell'esercizio, sulle competenze del personale (art. 19 della legge 22 aprile 1905, n. 137). . . .	1,470,000	
27. Contributo al fondo pensioni e sussidi		25,652,000 —
A) Contributo in rapporto agli assegni del personale (art. 3 e 4 della legge 9 luglio 1908 n. 418) (cap. 54 dell'entrata)	15,050,000	
B) Contributo in rapporto agli assegni del personale di navigazione (articoli 3 e 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418) (capitolo 54 dell'entrata)	52,000	
C) Quota del 2 % sul prodotto lordo del traffico (art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418) (cap. 55 dell'entrata)	10,505,000	
D) Quota del 2 0/0 sul prodotto lordo della navigazione (art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418) (cap. 55 dell'entrata)	45,000	
28. Spese per assegni e indennità diverse al personale		2,240,000 —
A) Assegni di disponibilità	10,000	
B) Quota di compartecipazione nella spesa delle forniture di vestiario	660,000	
C) Indennità di legge al personale operaio ed alle rispettive famiglie per inabilità permanente o per morte in conseguenza d'infortunio sul lavoro (art. 5 della legge 9 luglio 1908, n. 418) . .	1,500,000	
D) Pensioni di grazia concesse dalle Amministrazioni precedenti . . .	20,000	
E) Quote di pensioni o di indennità spettanti al personale proveniente da altre Amministrazioni dello Stato (art. 7 della legge 12 luglio 1906, n. 332) . . .	20,000	

65. Materiale di esercizio in aumento di dotazione (cap. 41-*C* dell'entrata)		12,000,000 —
A) Forniture di magazzino	1,000,000	
B) Acquisti diretti e spese accessorie .	11,000,000	
66. Lavori in conto patrimoniale (cap. 41-*A*, *B* e *C* dell'entrata)		80,917,000 —
A) Lavori a contratto ed in economia .	52,000,000	
B) Forniture di magazzino	18,000,000	
C) Espropriazioni	4,417,000	
D) Trasporti	2,000,000	
E) Studi, dirigenza e sorveglianza . .	4,000,000	
F) Diverse	500,000	
67. Miglioramenti alle linee ed agli armamenti .		per memoria
A) Lavori a contratto ed in economia .	per memoria	
B) Forniture di magazzino	per memoria	
C) Espropriazioni	per memoria	
D) Trasporti	per memoria	
E) Studi, dirigenza e sorveglianza . .	per memoria	
F) Diverse	per memoria	
68. Spese di primo impianto e per aumenti patrimoniali del servizio di navigazione (primo capoverso dell'art. 20 della legge 5 aprile 1908, n. 111)		per memoria
Totale del titolo II . . .		163,117,000 —

TITOLO III.

Magazzini ed officine

§ 1. — Gestione autonoma dei magazzini.

(*Art.* 17 *della legge* 7 *luglio* 1907, *n.* 429)

69. Spese per acquisto di scorte e per materiali restituiti al magazzino (cap. 45 e 46 dell'entrata)		205,306,000 —
A) Acquisti di scorte	110,000,000	
B) Spese accessorie d'acquisto (ricevimento, dogana, trasporti) . .	15,000,000	
C) Versamenti dalle officine di materie lavorate	44,000,000	

D) Versamenti dalle officine e dai servizi di materie esuberanti, o fuori di uso	30,000,000	
E) Addebiti diversi per eccedenze e simili	5,206,000	
F) Vestiario	1,100,000	
70. Pagamenti e rimborsi in conto scorte (cap. 47 dell'entrata)		per memoria
A) Acconti sulle forniture in corso . .	per memoria	
B) Pagamenti in conto acquisti da regolare	per memoria	
C) Rimborso ai fornitori di ritenute per garanzia	per memoria	
71. Reintegro dei prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste, per aumento temporaneo delle scorte (art. 24, ultimo capoverso della legge 7 luglio 1907, n. 429) . .		per memoria
Totale del § I . . .		205,306,000 —

§ 2. — **Officine.**

72. Spese per lavori delle officine staccate dai depositi (cap. 49 dell'entrata)			86,250,000 —
A) Personale pagato a ruolo mensile .		2,900,000	
1. Stabile e in prova - Stipendi e paghe . . .	2,525,000		
2. Stabile e in prova - Competenze accessorie	360,000		
3. Avventizio - Paghe e competenze accessorie	15,000		
B) Personale pagato a quindicina . . .		18,150,000	
1. Stabile e in prova - Stipendi e paghe . .	10,470,000		
2. Stabile e in prova - Competenze accessorie	6,030,000		
3. Avventizio - Paghe e competenze accessorie	1,650,000		

C) Forniture di magazzino		45,000,000	
D) Pagamenti per lavori affidati all'industria privata.		18,900,000	
E) Spese diverse		1,300,000	
73. Materiali di scorta; materie ricevute (capitolo 45-*E* e 50 dell'entrata)			20,000,000 —
A) Scorte fisse per le officine annesse ai depositi e per le squadre di rialzo		7,000,000	
B) Parco, sale montate e carrelli per veicoli		12,500,000	
C) Navigazione		500,000	
74. Spese per lavori delle officine annesse a depositi e delle squadre di rialzo (cap. 51 dell'entrata)			30,200,000 —
A) Personale pagato a ruolo mensile .		1,300,000	
1. Stabile e in prova - stipendi e paghe . . .	795,000		
2. Stabile e in prova - competenze accessorie	270,000		
3. Avventizio - Paghe e competenze accessorie	235,000		
B) Personale pagato a quindicina . .		8,400,000	
1. Stabile e in prova - stipendi e paghe. . .	4,090,000		
2. Stabile e in prova - competenze accessorie	2,670,000		
3. Avventizio - Paghe e competenze accessorie	1,640,000		
C) Forniture di magazzino		20,000,000	
D) Spese diverse		500,000	
75. Spese per lavori delle officine del mantenimento (cap. 52 dell'entrata)			2,410,000 —
A) Personale pagato a ruolo mensile . .		510,000	
1. Stabile e in prova - Stipendio e paghe . .	210,000		
2. Stabile e in prova - Competenze accessorie	140,000		

3. Avventizio - Paghe e competenze accessorie	160,000		
B) Personale pagato a quindicina . . .		150,000	
1. Stabile e in prova - Stipendio e paghe . .	100,000		
2. Stabile e in prova - Competenze accessorie	25,000		
3. Avventizio - Paghe e competenze accessorie	25,000		
C) Forniture di magazzino		1,600,000	
D) Spese diverse		150,000	
Totale del § 2 . . .			138,860,000 —
Totale del titolo III . . .			344,166,000 —

TITOLO IV.

Gestione del fondo pensioni e sussidi

—

(*Legge 9 luglio 1908, n. 418*).

76. Pensioni	26,000,000 —
77. Sussidi	100,000 —
78. Concorso nelle spese del servizio sanitario (capitolo 16-*B* dell'entrata)	250,000 —
79. Versamento alla Cassa depositi e prestiti dell'avanzo della gestione (art. 2 della legge 9 luglio 1908, n. 418)	20,750,600 —
80. Erogazione dei proventi del fondo lasciti, donazioni ed oblazioni, a favore di determinate categorie di pensionati e sussidiati (cap. 58 dell'entrata)	11,000 —
Totale del titolo IV . . .	47,111,600 —

TITOLO V.

Gestione delle case economiche pei ferrovieri

—

(*Legge 14 luglio 1907, n. 553*).

Patrimonio.

81. Spese per acquisto e costruzione di case economiche per i ferrovieri (art. 1 della legge 14 luglio 1907, n. 553) (cap. 59 dell'entrata)	per memoria

Gestione.

82. Annualità per quota di ammortamento in 80 anni e interessi dei capitali investiti nella costruzione ed acquisto di case economiche (capitolo 32 dell'entrata)		per memoria
A) Quota di ammortamento.	per memoria	
B) Interessi	per memoria	
83. Riparazioni ordinarie		per memoria
84. Imposte e sovrimposte		per memoria
85. Spese di amministrazione e custodia		per memoria
86. Illuminazione, riscaldamento e acqua potabile .		per memoria
87. Riparazioni straordinarie		per memoria
88. Premi per la buona conservazione dei fabbricati (art. 50 del regolamento approvato col R. decreto 10 maggio 1908, n. 233). . . .		per memoria
89. Versamenti alla Cassa depositi e prestiti delle somme per la costituzione del fondo di riserva (secondo capoverso dell'art. 10 del regolamento approvato col R. decreto 10 maggio 1908, n. 233)		per memoria
A) per temporanee esenzioni di imposte e sovrimposte	per memoria	
B) eccedenze attive dei bilanci. . . .	per memoria	
Totale del titolo V . . .		»

TITOLO VI.

Operazioni per conto di terzi

—

§ 1. — Operazioni attinenti ai trasporti.

90. Restituzione di depositi a garanzia (cap. 63 dell'entrata)		5,700,000 —
A) per richiesta di vagoni	1,100,000	
B) per biglietti d'abbonamento . . .	1,100,000	
C) per affrancazione di tasse di porto e di dogana	3,500,000	
91. Tasse doganali e somme anticipate ai mittenti (cap. 64 dell'entrata)		80,000,000 —
92. Pagamento di assegni sulle merci (cap. 65 dell'entrata)		180,000,000 —
93. Erogazione delle eccedenze di tassazione sui trasporti		8,000,000 —
A) per errori rilevati nella revisione (capitolo 66-*A* dell'entrata) . .	3,300,000	
B) in seguito a reclami e per convenzione (cap. 66-*B* dell'entrata) .	4,700,000	
94. Reintegro delle deficienze di tassazione e di altre differenze contabili (cap.67 dell'entrata)		20,000,000 —
95. Erogazione delle tasse di presa e consegna a domicilio (cap. 68 dell'entrata)		1,100,000 —
96. Erogazione dei prodotti dei tronchi in esercizio speciale		785,000 —
A) Confine francese-Modane (cap. 69-*A* dell'entrata)	600,000	
B) Cerignola Campagna-Cerignola città (cap. 69-*B* dell'entrata) . . .	125,000	
C) Desenzano-Lago di Garda (cap. 69-*C* dell'entrata)	60,000	
97. Erogazione delle somme introitate per conto di amministrazioni in servizio cumulativo (capitolo 70 dell'entrata)		76,500,000 —

A) Per trasporti in servizio cumulativo	75,000,000	
B) Per tasse estere in sospeso . .	1,500,000	
98. Addebito alle Amministrazioni in servizio cumulativo delle somme da esse introitate per conto delle ferrovie dello Stato (cap. 71 dell'entrata)		70,000,000 —
99. Trasporti fatti in conto corrente ad Amministrazioni pubbliche e Ditte diverse, in base a speciali convenzioni (cap. 72 dell'entrata) .		22,500,000 —
A) Ministero delle finanze	2,500,000	
B) Ministero della guerra	2,500,000	
C) Amministrazioni e Ditte diverse .	17,500,000	
Totale del § 1 . . .		464,585,000 —

§ 2. — **Operazioni attinenti al personale.**

100. Erogazione delle ritenute per sequestri e cessioni sulle competenze del personale (cap. 73 dell'entrata)		8,000,000 —
101. Anticipazioni e addebiti (cap. 74 dell'entrata)		3,000,000 —
102. Forniture in conto massa vestiario e restituzione del fondo individuale (cap. 75 dell'entrata)		2,000,000 —
103. Erogazione dei contributi al fondo di garanzia per cessioni di stipendi (art. 11 della legge 30 giugno 1908, n. 385, modificata dalla legge 25 giugno 1909 n. 372) (cap. 76 d'entrata)		300,000 —
A) Pagamenti e riscatto di cessioni a carico del fondo	200,000 —	
B) Rimborsi di ritenute fatti ad agenti collocati a riposo	5,000 —	
C) Contributi alle spese d'Amministrazione	25,000 —	
D) Versamenti alla Cassa depositi e prestiti	70,000 —	

104. Erogazione dei contributi al fondo di garanzia per le cessioni di salari (art. 8 della legge 13 luglio 1910, n. 444) (cap. 77 d'entrata). . .		300,000 —
A) Pagamenti e riscatto di cessioni a carico del fondo	150,000 —	
B) Rimborsi di ritenute fatti ad agenti collocati a riposo	1,000 —	
C) Contributo alle spese d'Amministrazione	25,000 —	
D) Versamenti alla Cassa depositi e prestiti	124,000 —	
105. Erogazione delle somme versate dalle controparti per competenze di avvocato e procuratore poste a loro carico nei giudizi sostenuti dal servizio legale dell'Amministrazione ferroviaria (art. 42, 45 e 46 delle norme pel riordinamento e funzionamento del servizio legale approvate con R. decreto 10 maggio 1908, numero 280) (cap. 78 dell'entrata) . .		per memoria
Totale del § 2 . .		13,600,000 —

§ 3. — **Lavori forniture e prestazioni per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati.**

106. Ministero dei lavori pubblici - Spese per studi, dirigenza, sorveglianza, liquidazione e collaudo delle costruzioni (articolo 78 della legge 7 luglio 1907, n. 429 modificato dall'art. 1 della legge 12 luglio 1908, n. 444) (cap. 79 dell'entrata)		4,000,000 —
A) Personale	2,980,000	
B) Stampati e cancelleria	40,000	
C) Manutenzione del mobiliare e di altri oggetti d'inventario	10,000	
D) Pigione e manutenzione di locali .	100,000	
E) Illuminazione e riscaldamento . .	20,000	
F) Spese di campagna e diverse . . .	170,000	
G) Quota spese del Serv. Centrale XII	500,000	

H) Quota spese generali dell'Amministrazione	180,000	
107. Ministero dell'interno - Spese per lavori eseguiti per conto dell'Amministrazione dell'interno (cap. 80 dell'entrata)		160,000 —
A) Riparazioni vetture cellulari . . .	20,000	
B) Impianti, prestazioni e forniture diverse	140,000	
C)	»	
108. Ministero della guerra - Spese per lavori eseguiti per conto dell'Amministrazione militare (cap. 81 dell'entrata)		750,000 —
A) Riparazioni attrezzi per trasporti di truppe	15,000	
B) Impianti diversi	630,000	
C) Esercizio linee	105,000	
109. Ministero delle poste e dei telegrafi - Spese per lavori eseguiti per conto dell'Amministrazione postale e telegrafica (capitolo 82 dell'entrata)		4,500,000 —
A) Riparazione vetture postali . . .	250,000	
B) Illuminazione e riscaldamento vetture postali	450,000	
C) Trasporto valigie ed effetti postali .	3,620,000	
D) Impianti, prestazioni e forniture diverse	180,000	
110. Spese per lavori eseguiti per conto del Consorzio del porto di Genova (art. 106 del regolamento approvato con R. decreto 25 giugno 1903, n. 261 (cap. 83 dell'entrata) . .		300,000 —
111. Pagamenti fatti per conto delle cessate gestioni (cap. 84 dell'entrata)		per memoria
A) Comitato di stralcio ex Alta Italia .	per memoria	
B) Rete mediterranea	per memoria	
C) Rete adriatica	per memoria	
D) Rete sicula	per memoria	
E) Ferrovie meridionali	per memoria	
F) Linea Palermo-Marsala-Trapani . .	per memoria	

112. Lavori e prestazioni per conto di amministrazioni diverse e per privati (cap. 85 dell'entrata) . . . . . per memoria

113. Servizio delle costruzioni (cap. 86 dell'entrata). per memoria

A) Servizio centrale . . . . per memoria

1. Personale . . . per memoria
2. Stampati e cancelleria . . . . per memoria
3. Manutenzione del mobiliare ed altri oggetti di inventario . . . . . per memoria
4. Pigione e manutenzione dei locali . . per memoria
5. Illuminazione e riscaldamento . . . per memoria
6. Spese diverse . . per memoria

B) Studi e direzione di lavori a carico della parte straordinaria o per conto di altre Amministrazioni e di terzi . . . . per memoria

1. Personale . . . per memoria
2. Stampati e cancelleria . . . . . . per memoria
3. Manutenzione del mobiliare ed altri oggetti di inventario . . . . . . per memoria
4. Pigione e manutenzione dei locali . . per memoria
5. Illuminazione e riscaldamento . . . per memoria
6. Spese diverse . . . per memoria
7. Quota spese del servizio XII . . . per memoria

C) Prestazioni per la costruzione di nuove linee a carico del bilancio del Ministero dei lavori pubblici . . . . per memoria

1. Movimento di materie . . . . . per memoria
2. Opere d'arte e manufatti . . . . per memoria
3. Fabbricati . . . per memoria
4. Inghiaiamento . . per memoria
5. Espropriazioni . . per memoria
6. Nolo materiale rotabile . . . . per memoria
7. Trasporti . . . . per memoria
8. Forniture di materiale metallico d'armamento e meccanismi fissi . . . . per memoria
9. Forniture di traverse e legnami d'armamento . . . . per memoria
10. Impianto del telegrafo . . . . per memoria
11. Chiusura della strada e delle stazioni . per memoria
12. Mano d'opera . . per memoria
13. Diverse . . . . per memoria

Totale del § 3 . . .	9,710,000 —
Totale del titolo VI . . .	487,895,000 —

TITOLO VII.

Partite di giro

—

114. Versamento delle tasse erariali (cap. 87 dell'entrata)		43,650,000 —
A) Tassa sui trasporti	35,000,000	
B) Tassa sull'assicurazione delle merci .	6,000	
C) Tassa di bollo	4,500,000	
D) Tassa di bollo a favore delle Provincie e dei Comuni danneggiati dal terremoto 1908	4,144,000	

115. Versamento delle imposte e tasse ritenute al personale (cap. 88 dell'entrata)		9,100,000 —
A) Imposta di ricchezza mobile sugli stipendi	7,450,000	
B) Imposta di ricchezza mobile sulle pensioni	1,300,000	
C) Marche da bollo	160,000	
D) Addizionale all'imposta di ricchezza mobile a favore delle Provincie e dei Comuni danneggiati dal terremoto 1908	190,000	
116. Versamento dell'imposta di ricchezza mobile ritenuta a terzi (cap. 89 dell'entrata) . . .		75,000 —
A) Imposta normale	75,000	
B) Imposta addizionale a favore dei danneggiati dal terremoto 1908.	per memoria	
117. Versamento all'erario francese dell'imposta sui trasporti pel tratto confine francese-Modane (cap. 90 dell'entrata)		36,000 —
Totale del titolo VII . . .		52,861,000 —

RIASSUNTO DELLA SPESA

Spese d'esercizio e per aumenti patrimoniali.

Titolo I. — Parte ordinaria.

Sezione I. — Spese d'esercizio

§ 1. — Direzione generale - Servizi centrali I, II, III, IV, V e Ufficio stralcio . .	7,730,000 —
§ 2. — Approvvigionamenti e magazzini. . .	6,590,000 —
§ 3. — Servizio del movimento e traffico. . .	127,670,000 —
§ 4. — Servizio commerciale e controllo prodotti	5,687,000 —
§ 5. — Servizio della navigazione	4,735,000 —
§ 6. — Servizio della trazione e del materiale rotabile	177,324,000 —
§ 7. — Servizio del mantenimento e della sorveglianza	63,948,000 —

§ 8. — Navigazione dello stretto di Messina.	608,500 —
§ 9. — Spese generali dell'Amministrazione	44,194,000 —
§ 10. — Servizi secondari	5,377,000 —
Totale Sezione I . . .	443,863,500 —
Sezione II. — Spese complementari	24,767,000 —
Sezione III. — Spese accessorie:	
§ 1. — Spese accessorie attinenti all'azienda ferroviaria	91,354,500 —
§ 2. — Spese accessorie estranee all'azienda ferroviaria e avanzo di gestione . . .	40,850,000 —
Totale del titolo I - Parte ordinaria	600,835,000 —
Titolo II. — **Parte straordinaria**	163,117,000 —
Totale delle spese ordinarie e straordinarie . . .	763,952,000 —

Gestioni speciali ed autonome.

Titolo III. — **Magazzini** ed officine:	
§ 1. **Gestione** autonoma dei **magazzini**	205,306,000 —
§ 2. **Officine**	138,860,000 —
Titolo IV. — Gestione del fondo pensioni e sussidi .	47,111,600 —
Titolo V. — Gestione delle case economiche pei ferrovieri	»
Titolo VI. — Operazioni per conto di terzi:	
§ 1. — Operazioni attinenti ai trasporti . . .	464,585,000 —
§ 2. — Operazioni attinenti al personale . . .	13,600,000 —
§ 3. — Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche amministrazioni e di privati	9,710,000 —
Totale delle gestioni speciali ed autonome .	879,172,600 —
Titolo VII. — **Partite di giro**	52,861,000 —
Totale generale della spesa . . .	1,695,985,600 —

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro del tesoro
TEDESCO.

Ordine di Servizio N. 199. (Servizio VII).

Cambiamento di nome della fermata AMENDOLEA.

A datare dal 10 luglio 1911, la fermata di Amendolea, della linea Metaponto-Reggio Calabria Centrale, assumerà la nuova denominazione di Condofuri.

In conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche » (edizione 1° luglio 1908) si dovrà:

a pagina 11 e 221, sopprimere la fermata di Amendolea con le relative indicazioni;

a pagina 34 e 225, inserire, rispettivamente, fra le stazioni di Compiobbi e Condove quella di Condofuri con le indicazioni attualmente esistenti per Amendolea;

a pagina 165 (tab. 111 A) e a pagina 166 (tab. 111 B), cambiare Amendolea in Condofuri.

Analoghe variazioni saranno da praticarsi in tutte le altre pubblicazioni di servizio in cui trovasi indicato il nome della suddetta fermata.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al perso- delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 200 (Servizio VII).

Apertura all'esercizio del tronco S. Martino Valle Caudina-Cretazzo S. Vito della Ferrovia CANCELLO-BENEVENTO, ed estensione allo stesso del servizio cumulativo.

(Vedi Ordini di Servizio N. 203 e 277-1910).

In seguito all'apertura all'esercizio del tronco da S. Martino Valle Caudina a Cretazzo S. Vito, della ferrovia Cancello-Benevento della Società Italiana per le Strade Ferrate Sovvenzionate, a datare dal 16 Luglio 1911 viene esteso al detto tronco il servizio

cumulativo pei trasporti di viaggiatori, bagagli e cani, giornali, merci, veicoli, bestiame, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri, già esistente col tronco Cancello-S. Martino V. Caudina, sotto l'osservanza di tutte le condizioni e norme di cui all'Ordine di Servizio N. 203-1910.

Elenco delle Stazioni e relative distanze dal transito di Cancello; servizi cui sono abilitate ed impianti fissi di cui sono provviste. — Le stazioni della linea Cancello-Cretazzo-S. Vito ammesse al servizio cumulativo e le rispettive distanze dal transito di Cancello, nonchè le indicazioni relative ai servizi ai quali abilitate ed agli impianti fissi di cui sono provviste, risultano dall'unito elenco, allegato A.

Corrispondenze per viaggiatori, bagagli e cani. — Fra le stazioni del nuovo tronco e quelle delle F. S. vengono istituite le corrispondenze per viaggiatori in servizio cumulativo a tariffa ordinaria tanto di corsa semplice che di andata e ritorno risultanti dal prospetto, allegato B. Le medesime corrispondenze sono ammesse per i ragazzi dai 3 ai 7 anni coi prezzi nella misura della metà di quelli di corsa semplice per adulti.

Le stazioni ammesse al servizio cumulativo per i bagagli (a tariffa ordinaria) e per i cani, sono le medesime abilitate a tale servizio per i viaggiatori.

Le quote relative al percorso della linea Cancello-Cretazzo S. Vito da applicarsi ai trasporti di bagagli e cani a tariffa ordinaria per tutte le stazioni di detta linea ammesse al servizio cumulativo, risultano dal prospetto allegato *C*, i cui prezzi sostituiscono quelli indicati nella tabella compresa nell'Ordine di Servizio N. 203-1910.

Concessioni speciali - Trasporti militari. — I prezzi da riscuotersi per il percorso della linea Cancello-Cretazzo S. Vito, per i trasporti di viaggiatori e bagagli a tariffa ridotta in base alle Concessioni Speciali ed al Regolamento per i trasporti militari risultano dal prospetto allegato D, che sostituisce quello allegato all'Ordine di Servizio N. 203-1910.

In base a quanto è detto nel presente Ordine di Servizio e relativi allegati devono essere fatte opportune aggiunte nell'Or

dine di Servizio N. 203-1910, nelle pubblicazioni dei servizi cumulativi con le ferrovie secondarie e nel volume « Norme di servizio cumulativo con le ferrovie secondarie pei trasporti dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari (Edizione 1° Luglio 1911) ».

Opportune aggiunte e varianti si dovranno pure apportare nella « Prefazione Generale all'Orario Generale di Servizio (Parte Seconda) ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 201. (Servizio VIII).

Tariffa locale interna sicula N. 220 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 155 - 1911).

Col 16 luglio 1911 la tariffa locale interna sicula N. 220 P. V. sarà estesa ai trasporti di pietra, calce viva, ecc., in partenza dalla stazione di Priolo Melilli.

Per conseguenza nella intestazione di detta tariffa deve essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 202. (Servizio VIII).

Sezione di dogana ai magazzini generali di Mestre.

(Vedi Ordine di Servizio N. 107-1910).

Nell'elenco allegato A, al Regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie, e precisamente a pag. 226, fra le indicazioni della Dogana di Messina e quelle della Dogana di Milano, è da introdursi la seguente aggiunta:

« MESTRE, Magazzini Generali (Sezione Venezia). La Se-
« zione di Dogana, che funziona presso i Magazzini Generali di
« Mestre colle facoltà delle Dogane di I ordine, deve intendersi
« come Sezione libera per le merci dirette a Mestre, per cui l'asse-
« gnamento con bolletta cauzione alla Sezione stessa può essere
« fatto per tutte le merci indistintamente, anche se dal contratto
« di trasporto non risultano i Magazzini Generali destinatari delle
« spedizioni ».

La disposizione verrà compresa in una prossima appendice al Regolamento predetto.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 203. (Servizio VII).

Concessione speciale XIV.

(Vedi Ordine di Servizio N. 187-1910)

Nell'elenco delle Società ginnastiche ammesse a fruire della Concessione speciale XIV devono aggiungersi, seguendo l'ordine alfabetico delle sedi, i sodalizi qui appresso indicati:

Sedi	Denominazioni
Calangianus (Sassari)	Società Ginnastica « Limbara ».
Treviso	Id. id. « Unione Sport ».
Venezia	Id. id. « Volontari Foot-Ball Club ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 204. — (SERVIZIO VIII).

Servizio Italo-Germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 197-1911).

Nella Parte II-B della tariffa diretta italo-germanica (16° Supplemento) sono da introdursi le seguenti aggiunte:

Alle pagine 371, 424, 425 e 439. *Con effetto dal 10 luglio 1911,* sotto gli attuali prezzi normali della tariffa speciale III-*b*, esporre per le seguenti stazioni i prezzi specialmente ridotti indicati qui sotto per ciascuna di esse e pei relativi transiti, riportando appiedi di pagina l'apposita annotazione:

		TARIFFA SPECIALE III. *b*
Bamberg	Pino	2.19 (xx)
	Chiasso	2.33 (xx)
	Peri	2.06 (xx)
Nürnberg-Hauptbhf	Peri	1.91 (xx)
Nürnberg-Schweinau	Peri	1.91 (xx)
Seussen	Pino	2.33 (xx)
	Chiasso	2.47 (xx)
	Peri	2.08 (xx)

(xx) Prezzo applicabile soltanto ai trasporti di marmo di cui le voci N. 1588/1573 e 1589/1574 della Nomenclatura.

Colla stessa data del 1° luglio 1911 a pagina 431 e sotto gli attuali prezzi della tariffa speciale I-*b* per la stazione di Regensburg sono da introdursi i seguenti prezzi ridotti:

		TARIFFA SPECIALE N. I *b*
Regensburg	Pino	3,11 (7)
	Chiasso	3,36 (7)
	Peri	2,38 (7)

(7) Prezzo applicabile soltanto ai trasporti di zucchero raffinato in destinazione dell'Italia.

Colla data del 28 giugno 1911 è stato attivato, per la seguente stazione, il sottoindicato prezzo speciale, che sarà da introdursi a pagina 692 sotto l'attuale prezzo normale, *via Pino*, della tariffa eccezionale N. 41-*a*:

		TARIFFA ECCEZIONALE N. 41 *a*
Strassburg Hptbhf, Bischheim, Konigshofen, Neudorf, Rheinhafen, Schiltigheim . . .	Pino . .	2,95 (2)

(2) Prezzo applicabile soltanto ai trasporti di pelli greggie, di cui la voce N. 1938/1052 della Nomenclatura, eseguiti in servizio diretto ed in partenza dalle stazioni *situate all'ovest* della linea Bianzé-Vercelli-Casale Monferrato-Alessandria-Acqui-Ovada-Genova.

A datare dal 16 luglio 1911 le seguenti stazioni vengono ammesse al servizio diretto, per le tariffe sottoindicate:

A pag. 394:

		TARIFFE GENERALI a G. V. e P. V.						
		TARIFFA a Grande Velocità			TARIFFE a Picc. Vel. Spedizioni senza condizione di peso			
		Classi			Classi			
		a	b	c	1	2	3	4
Gelnhausen. .	Pino	18,15	17,61	13,07	9,00	8,83	8,17	8,83
	Chiasso . . .	19,35	18,71	14,17	9,49	9,28	8,62	9,28
	Peri	20,50	16,36	10,78	9,93	8,95	8,41	7,95

		TARIFFE A PICCOLA VELOCITÀ										
		Spedizioni a vagone completo										
		Classi				Tariffe Speciali						
		a	b	c	d	a-I	b	a-II	b	a-III	b
Gelnhausen	Pino .	6.03	5.34	6.03	5.34	4.49	4.07	4.49	3.15	3.37	2.10
	Chiasso	6.40	5.66	6.40	5,66	4,76	4.32	4.76	3.34	3.59	2.23
	Peri . .	7.62	5.97	6.62	5,97	5,53	4.94	5.53	3.61	4.09	2.52

A pag. 388:

		Tariffa speciale III b
Epterode. . . .	Pino	2,59
	Chiasso	2,72
	Peri.	2,82

Di conseguenza, alle pagine 305 e 309 dell'Elenco delle stazioni germaniche, alle attuali indicazioni per Epterode e Gelnhausen, sono da sostituirsi quelle qui soto rispettivamente indicate:

Css.	**Epterode** . . .	Giessen (G) (1) Fulda (B) (1) . .	892	936	917	—
Frk.	**Gelnhausen** . .	—	711	755	807	—

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 205. (Servizio VIII).

Servizio Italo-Belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 195-1911.)

A datare *dal 1° Settembre 1911* nella tariffa eccezionale pei carboni (pagine 218-222) del servizio diretto italo-belga via Gottardo, saranno da cancellarsi colle relative indicazioni di distanze e prezzi, le stazioni qui sotto elencate:

« Angleur (station), Anvers (Bassin et Entrepôt), Borgerhout, Bruges (station), Bruges (Bassin), Bruxelles (Allée-Verte), Bruxelles (Midi), Bruxelles (Ouest), Dinant, Forest (Midi), Gand (Entrepôt), Gand (Rabot), Hassetl, Huy (Nord), Louvain, Malines, Menin, Namur (station), Namur (Herbatte), Ostende, St. Trond, Schaerbeek, Terneuzen (G. T.), Tirlemont, Tongres, Tournai (Usine à gaz), Verviers e Vervicq ».

Dalla stessa data la stazione di « Châtelineau-Châtelet charbonnage du Boubier » manterrà questo solo nome, dovendo cancellarsi le indicazioni « Usines de la Compagnie générale pour l'éclairage et le chauffage par le gaz ».

Così pure dal nome della stazione di « Liége (Vivegnis) Station, Soc. de Bonne Espérance ecc. » saranno da cancellarsi in fine le parole « et Société anonyme du gaz de Liége ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 206 (Servizio VIII).

Servizio Italo-Svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 97-1911).

A datare dal 12 luglio 1911, la stazione di Kempten viene ammessa alla tariffa eccezionale N. 3 del servizio diretto italo-svizzero, coi seguenti prezzi per quintale, che col nome della stazione

sono pertanto da riportarsi a pagina 384 della tariffa diretta (15. supplemento):

		TARIFFA ECCEZIONALE N. 3					
		a	b	c	d	e	f
Kempten	Chiasso .	1.29	1.26	1.29	1.20	1.43	—
	Pino . . .	1.13	1.10	1.13	1.05	1.25	—

Distribuito agli agenti delle classi 1. 2. 3. 4. 5. ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 207. (Servizi VII e VIII).

Servizio cumulativo colla Ferrovia Padova-Piazzola pei trasporti a Grande Velocità, a Piccola Velocità accelerata ed a Piccola Velocità ordinaria.

1. Di conformità ad accordi intervenuti colla Società Anonima per la Ferrovia Padova-Piazzola, concessionaria per la costruzione e l'esercizio della ferrovia omonima, a partire dal 16 Luglio 1911, viene attivato, pel transito di Padova, il servizio cumulativo fra le Ferrovie dello Stato (compresa la linea Cerignola Stazione-Cerignola Città) e la ferrovia predetta, pei trasporti di merci a G. V., a P. V. A. ed a P. V. O., bestiame, veicoli, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri.

2. Accettazione dei trasporti. — I trasporti ammessi al servizio cumulativo verranno accettati a partenza in base ai regolamenti interni di ciascuna Amministrazione e si effettueranno senza rinnovamento di spedizione alla stazione di transito.

3. Tariffe. — Le tariffe da applicarsi ai trasporti in servizio cumulativo sul percorso di ciascuna Amministrazione, sono le seguenti:

a) *per la Rete dello Stato*: le tariffe generali e speciali, nonchè quelle locali ed eccezionali (nei casi in cui sia ammessa

la loro estensione ai trasporti in servizio cumulativo con altre Amministrazioni Secondarie italiane) e le relative condizioni in vigore sulla detta Rete, tenuto conto delle modificazioni apportatevi e da apportarvisi;

b) *per la Ferrovia Padova-Piazzola*: le tariffe generali e speciali della Rete dello Stato senza le sopratasse del 3 % e dell'1 % per gli Istituti di Previdenza e senza la sopratassa sui diritti fissi per trasporti di merci a P. V., comprese le tariffe N. 1 e 11 G. V. coi prezzi pel suo percorso di L. 0.30 per le spedizioni fino a 10 Kg. e di L. 0.40 per le spedizioni da oltre 10 e fino a 20 Kg.

4. CONCESSIONI SPECIALI - TRASPORTI MILITARI. — Le concessioni speciali contenute nel fascicolo: *Concessioni speciali e relative tariffe* (Edizione 1° Gennaio 1909) ed il *Regolamento pei trasporti militari* (Edizione 1911) sono applicabili anche sul percorso della ferrovia Padova-Piazzola in tutte le loro prescrizioni e modalità.

La tassazione di tali trasporti per il percorso della ferrovia Padova-Piazzola dovrà essere fatta applicando i prezzi comprendenti l'imposta erariale del 13 % e del 2 %, beninteso senza il cumulo delle distanze.

5. ELENCO DELLE STAZIONI DELLA FERROVIA PADOVA-PIAZZOLA E RELATIVE DISTANZE DALLA STAZIONE DI PADOVA, SERVIZI CUI SONO ABILITATE ED IMPIANTI FISSI DI CUI SONO PROVVISTE. — Le stazioni della ferrovia Padova-Piazzola, le relative distanze dalla stazione di Padova, nonchè le indicazioni relative ai servizi ai quali sono abilitate ed agli impianti fissi di cui sono provviste, risultano dal prospetto allegato A al presente Ordine di Servizio.

6. DOCUMENTI DI TRASPORTO. — Le note di spedizione e le lettere di porto per le spedizioni in servizio cumulativo saranno conformi al modello in vigore sulle Ferrovie dello Stato e dovranno essere presentate dai mittenti in tanti esemplari quante sono le Amministrazioni interessate.

Per le spedizioni poi di numerario, di carte-valori e di oggetti preziosi, si esigerà dal mittente la presentazione di una nota di spedizione in più, in conformità alle condizioni stabilite dalle tariffe in vigore; esemplare che sarà da allegarsi al riassunto spedizioni.

Sono pure da carteggiarsi con un documento di trasporto in più anche le spedizioni eseguite sotto il regime della tariffa speciale d'esportazione P. V. (via di mare); documento che viene trattenuto dallo scalo marittimo per la spunta con le dichiarazioni d'imbarco.

7. Tassazione ed istradamento dei trasporti. — I trasporti in servizio cumulativo con la Ferrovia Padova-Piazzola si tasseranno per il percorso separato di ciascuna Amministrazione e saranno istradati per il percorso tra le stazioni delle Ferrovie dello Stato ed il transito di Padova in base alle norme vigenti.

8. Diritto fisso. — Ai trasporti in servizio cumulativo sarà applicato il diritto fisso stabilito dalle tariffe in vigore sulle rispettive Amministrazioni nella misura seguente: per metà a favore delle Ferrovie dello Stato; per metà a favore della Ferrovia Padova-Piazzola, fermo quanto al riguardo è stabilito per la linea Cerignola Stazione-Cerignola Città.

9. Tasse minime. — Le tasse minime per spedizione si applicano per intero sulle Ferrovie dello Stato e sulla linea Cerignola Stazione-Cerignola Città, e nella misura della metà di quelle delle Ferrovie dello Stato sulla Ferrovia Padova-Piazzola.

10. Sovratassa di transito. — In aumento ai prezzi di trasporto sarà applicata a favore della ferrovia Padova-Piazzola, sui trasporti eseguiti in servizio cumulativo, una sovratassa di transito nella misura seguente:

Grande Velocità.

per tonn. divisibile di 10 in 10 Kg. . . . . L. 0,40
minimo per spedizione . . . . » 0,10

Piccola Velocità Accelerata:

Bestiame:

di 1., 2., 3. classe per capo . . . . L. 0,40
di 4., 5 classe per capo . . . . » 0,20
minimo per spedizione . . . . » 1,00

Derrate:

per tonn. divisibile di 10 in 10 kg. e pel peso minimo tassabile della spedizione . . . . L. 0,35
minimo per ogni vagone . . . . » 1,50

Piccola velocità ordinaria:

Collettame:

per tonn. divisibile di 10 in 10 kg. . . . . L. 0,20
minimo per spedizione 0,10

A vagone completo:

Per tonn. divisibile di 10 in 10 kg. e pel peso
minimo tassabile della spedizione . . . . L. 0,15
minimo per ogni vagone . . . . » 1,25

Veicoli a due e quattro ruote:

Per ogni veicolo . . . . L. 0,50
minimo per spedizione . . . . » 1,50

Feretri:

per spedizione . . . . L. 1,50

N. B. - Pei trasporti di merci fruenti di tariffe che hanno prezzi fatti per vagone, la sovratassa si applica in base al peso reale, salvo l'importo minimo per ogni vagone.

11. Carico e scarico. — La facoltà nelle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico delle merci delle ultime tre classi a vagone completo nelle stazioni della Rete dello Stato, è estesa anche ai mittenti o destinatari delle merci stesse nelle stazioni della Ferrovia Padova-Piazzola.

Altrettanto dicasi rispetto alle altre merci per le quali secondo le tariffe in vigore si fa obbligo o si lascia facoltà alle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico.

Per ognuna delle dette operazioni di carico e scarico effettuate a cura e spesa delle parti nelle stazioni della ferrovia Padova-Piazzola, viene concesso l'abbuono sul diritto fisso nella misura di L. 0,51 per tonnellata.

12. Pagamento delle tasse di trasporto ed altre accessorie. — Le spedizioni in servizio cumulativo possono essere effettuate in porto affrancato od in porto assegnato, sempre però per l'intera percorrenza.

E' fatta eccezione per le spedizioni di merci fragili, di facile deperimento e di merci il cui valore non rappresenti la tassa di porto fino a destinazione, le quali non potranno essere accettate in porto assegnato senza la superiore autorizzazione.

La stazione mittente sarà sempre responsabile delle tasse affrancate e quella destinataria delle tasse assegnate, comprese, se del caso, tanto nelle une quanto nelle altre, le tasse di magazzinaggio e pesatura a partenza, di provvigione sulle spese anticipate, d'uso e richiamo delle grue, di presa e consegna a domicilio, ecc.

Qualora però qualcuna delle suaccennate tasse non fosse riscossa in arrivo per assoluta mancanza di indicazioni da parte della stazione mittente, ne sarà responsabile quest'ultima, ove non sia possibile conseguirne l'incasso per mezzo della stazione destinataria.

Quando peraltro risulti che detta stazione destinataria era in grado di riparare, ed invece non riparò all'errore od omissione di quella mittente, sarà tenuta corresponsabile nella misura da determinarsi a seconda delle circostanze di fatto.

Per i casi di false dichiarazioni previsti dagli art. 10 e 105 delle tariffe, le stazioni di arrivo sono responsabili anche delle penalità non potute incassare in partenza per le spedizioni franche in base alle annotazioni risultanti dal documento di trasporto ed al relativo verbale di accertamento da compilarsi dalla stazione scopritrice dell'abuso, previa osservanza delle prescritte formalità.

Le stazioni destinatarie sono parimenti tenute a riscuotere, anche pei trasporti in affrancato, le tasse pel maggior percorso previste dall'art. 128 delle citate tariffe per i casi di interruzione di linee.

13. Tassa e sovratassa di bollo. — In aggiunta alle tasse di porto, ecc. sarà da esigersi per ogni trasporto, la prescritta tassa e sovratassa di bollo.

14. Spese anticipate, assegni, riserve, etc. etc. — Per quanto riguarda le spese anticipate, assegni, riserve, in caso di mancanze od avarie, accertamenti di anormalità od abusi, documenti e formalità doganali, modificazioni ai contratti di trasporto, prescrizioni sanitarie, giacenze, piombatura di carri, ecc. ecc., valgono, anche nei rapporti con la Ferrovia Padova-Piazzola, le norme vigenti sulla Rete dello Stato.

A giustificazione del debito per gli assegni gravanti spedizioni non ammesse al servizio cumulativo e destinate a stazioni della Ferrovia Padova-Piazzola, la stazione di Padova (Stato),

dovrà trattenere la scheda originale e ritirare l'obbligazione dell'assegno dal Delegato della Ferrovia stessa sull'apposito modulo I-466, uniformandosi alle disposizioni di cui all'art. 30 punto 3° delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci » diramate con l'ordine di servizio N. 160-1909.

15. Trasporti a domicilio. — Il servizio di presa e consegna a domicilio sarà regolato dalle norme vigenti presso ciascuna amministrazione.

Le stazioni mittenti dovranno esporre esattamente sui documenti di trasporto le tasse di consegna a domicilio per le spedizioni in porto franco, dirette a località ove esiste il servizio suddetto, nonchè le tasse di presa a domicilio per le spedizioni in porto assegnato.

16. Spedizioni da e per amministrazioni non ammesse al servizio cumulativo. — Non essendo la stazione di Padova (Stato) ammessa al servizio interno della Ferrovia Padova-Piazzola, i trasporti provenienti dalla Ferrovia stessa e destinati a stazioni delle Amministrazioni ferroviarie italiane non ammesse al servizio cumulativo, saranno carteggiati in servizio interno di detta ferrovia per la sua stazione di Padova e consegnati alla stazione di Padova (Stato) dal rappresentante della Ferrovia stessa, scortati dai documenti di trasporto necessari per la spedizione fino a destino, giusta le norme in vigore fra la Rete di Stato e le accennate amministrazioni.

I trasporti merci in senso inverso saranno carteggiati per la stazione di Padova (Stato), dove dovrà avvenire lo svincolo col pagamento di tutte le tasse a carico a cura del Delegato della Ferrovia Padova-Piazzola, quando sui documenti di trasporto risulti come definitiva una stazione della Ferrovia medesima.

Riguardo ai trasporti da o per l'estero, pei i quali la validità della lettera di vettura prescritta dalla Convenzione di Berna, si estende soltanto al percorso tra la stazione di Padova (Stato) e quella estera partecipante alla convenzione stessa, è stabilito quanto segue:

a) se il trasporto proviene dall'estero con la lettera di vettura diretta, intestata alla stazione di Padova per l'inoltro ad una stazione della Ferrovia Padova-Piazzola, se ne effettuerà nella

detta stazione di Padova F. S. lo svincolo col pagamento di tutte le tasse a carico, a cura del rappresentante di detta Ferrovia;

b) se il trasporto proviene invece dalla Ferrovia Padova-Piazzola, ed il mittente ha inteso eseguirlo sotto il regime della Convenzione di Berna pel percorso soggetto alla medesima, in tal caso il trasporto stesso giungerà in servizio interno alla stazione di Padova della Ferrovia suddetta ed il rappresentante della Ferrovia stessa lo consegnerà alla stazione di Padova (Stato) per l'eseguimento in servizio diretto in base alle tariffe interne italiane ed estere, od in base a quelle dirette internazionali, a seconda dei documenti che verranno da detto rappresentante presentati all'atto della rispedizione;

c) i trasporti esclusi dalla Convenzione di Berna e quelli per i quali il mittente rinuncia alle condizioni della medesima, possono effettuarsi in servizio cumulativo con la Ferrovia Padova-Piazzola, mediante appoggio al transito di confine, il quale ne eseguirà la rispedizione rispettivamente per l'estero o per la predetta Ferrovia. Peraltro, siccome le Ferrovie estere non si prestano ad eseguire d'ufficio il carteggio e la rispedizione, così i trasporti destinati oltre la Ferrovia estera limitrofa, dovranno sempre indirizzarsi ad un intermediario perchè provveda al proseguimento.

Pei trasporti in servizio internazionale non si ammette che lo speditore prescriva l'appoggio, invece che alla stazione di Padova, ovvero al transito di confine, ad un'altra stazione della Rete dello Stato.

Circa la compilazione del foglio di via ed in generale per il carteggio dei trasporti internazionali, la stazione di Padova (Stato), e rispettivamente i transiti di confine, si atterranno alle disposizioni in proposito contenute nella « Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da e per l'estero (Edizione 10 ottobre 1901) ».

Per tutti i suindicati trasporti non può aver luogo alcuna riduzione sui diritti fissi e di rispedizione, dovuti in conformità a quanto predispongono l'art. 108 delle Tariffe F. S. e le prescrizioni delle tariffe internazionali dirette.

17. Deviazione dei trasporti. — I trasporti che giungessero a destinazione per una via diversa da quella prtescritta o che pervenissero ad una stazione che non fosse quella destinataria, si

faranno proseguire per il transito che determina la via chilometricamente più breve, intercedente fra la stazione che rilevò l'errore e quella destinataria la quale, se la spedizione è in assegnato, si limiterà a riscuotere la tassa dovuta senza tener conto del maggior percorso.

Se invece un trasporto viene carteggiato irregolarmente per una stazione in luogo di un'altra, la stazione che lo riceve ne farà la registrazione come per gli altri trasporti e quindi ne eseguirà la spedizione alla vera destinazione, rivalendosi, come spesa anticipata, delle tasse e delle altre spese caricate sul trasporto stesso. L'inoltro dovrà farsi a grande velocità, qualora altro modo d'invio compromettesse i termini normali di resa e la conservazione delle merci, ovvero i termini stabiliti dalle bollette di libera circolazione, ecc.

La stazione alla quale il trasporto doveva realmente pervenire, esigerà dal destinatario *la sola tassa dovuta in base alla tariffa e per la distanza che avrebbe dovuto percorrere la merce ove non fosse avvenuto il disguido*, più le altre spese di cui il trasporto medesimo fosse caricato e domanderà alla propria amministrazione il pareggio della differenza (in più od in meno) fra la tassa complessiva assunta a debito e quella incassata dal destinatario, se trattasi di spedizione in assegnato.

Le tasse di maggior percorso per le spedizioni, tanto in porto assegnato quanto in porto franco, saranno liquidate in separata sede, sulle basi pattuite fra le amministrazioni e verranno poi addebitate agli agenti responsabili del disguido.

18. Scambio ed uso del materiale rotabile. — E' ammesso il passaggio dei carri in servizio cumulativo dall'una all'altra amministrazione, sotto l'osservanza delle norme generali in vigore pei veicoli che si scambiano con le altre Ferrovie secondarie italiane.

I carri ammessi a passare da una amministrazione all'altra devono avere un carico corrispondente a non meno del 50 per cento della loro portata oppure devono essere completi pel volume della merce o delle merci in essi caricate, o tassati a tariffa di vagone completo.

Si fa eccezione per i carri misti carichi di collettame a P. V., i quali sono ammessi a passare da una amministrazione all'altra,

purchè abbiano un carico di almeno 30 quintali, se diretti alla linea Padova-Piazzola e soddisfino alle condizioni di carico e di itinerario dei carri normali P. V. in vigore sulle Ferrovie dello Stato se diretti alle linee di queste ultime.

I carri della Ferrovia Padova-Piazzola potranno utilizzarsi nel ritorno anche con spedizioni dirette ad una stazione della Rete dello Stato purchè essa disti non meno di 100 km. da quella che li ricarica e si trovi sulla via che il carro deve percorrere per ritornare al transito di Padova.

È vietato utilizzare, con bestiame o merci imbrattati, o che tramandino cattivo odore, come pelli fresche, sangue, concimi, ecc. i carri della detta Ferrovia che fossero con apposita iscrizione assegnati a trasporti delle derrate alimentari.

I carri della Ferrovia Padova-Piazzola portano la sigla « F. P. P. e la scritta *Ferrovia Padova-Piazzola - Deposito Padova* » ed alla loro entrata sulla rete dello Stato saranno muniti delle prescritte etichette a cura della stazione di Padova per la quale avverrà il passaggio.

Si richiamano specialmente le disposizioni della circolare del Servizio VII N. 9 del luglio 1907, circa gli avvisi Modello G-99 delle soste dei carri di altre amministrazioni da inviarsi all'Ufficio Circolazione Veicoli in Roma.

Avvertesi infine, per opportuna norma, che il peso massimo ammissibile sulla linea Padova-Piazzola è di tonn. 14,5 per ogni asse di veicolo e che non vi sono ammessi a circolare veicoli con un passo superiore a m. 5,00 se ad assi rigidi e con un passo superiore a m. 10,00 se col segno «◆—⊖—◆» o a carrelli.

19. Scambio dei copertoni e degli attrezzi di carico. — I copertoni delle due amministrazioni e così le corde, reti, catene, stanti di ferro ed altri attrezzi in genere, impiegati per assicurare e proteggere il carico di carri che debbono transitare dall'una all'altra Ferrovia, passeranno in servizio cumulativo assieme a questi, dovendo in tal caso gli attrezzi essere considerati come parti integranti dei veicoli stessi.

20. Lavaggio e disinfezione dei carri, penalità relative. — Ciascuna delle due amministrazioni è obbligata a provvedere a norma delle disposizioni di legge vigenti in materia di polizia ve-

terinaria alla pulitura ed occorrendo alla disinfezione dei veicoli che hanno servito al trasporto di animali equini, bovini, suini, del pollame e di merci infettanti.

Pei carri restituiti vuoti alla stazione di Padova deve essere accertato il contradditorio fra gli agenti delle due amministrazioni lo stato di proprietà ed ove sia stata trascurata od insufficientemente eseguita l'operazione di lavaggio o di disinfezione, deve a questa provvedere la stazione stessa.

In tali casi la stazione di Padova F. S. deve redigere in duplice esemplare il verbale di accertamento modello H. 111 da inviarsi all'Ufficio Circolazione Veicoli di Roma ed alla Direzione di Esercizio della Ferrovia Padova-Piazzola in Padova.

Pei carri carichi restituiti o consegnati in destinazione di una o più stazioni oltre quella di transito, l'accertamento della effettuata pulitura o disinfezione deve essere fatto a cura della stazione in cui si effettua il completo scarico, compilando se del caso il verbale di accertamento come sopra è detto.

Tanto per i carri non puliti o insufficientemente lavati, quanto per quelli specializzati per i trasporti di derrate alimentari, stati invece utilizzati pei trasporti di bestiame o di merci imbrattanti o di merci che tramandino cattivo odore, la Società Concessionaria deve sottostare ai compensi pattuiti tra le due Amministrazioni.

21. Pesatura delle merci al transito. — Quando pei trasporti in servizio cumulativo provenienti da stazioni interne della Ferrovia Padova-Piazzola, il mittente dichiarasse il peso e la stazione di partenza ne delegasse la ricognizione a quella di Padova F. S., questa prenderà di ciò particolare nota addebitando nel tempo stesso la tassa di pesatura alla Ferrovia Padova-Piazzola, cui la tassa medesima deve fare esclusivamente carico.

22. Trasporti in servizio. — La corrispondenza che gli uffici e le stazioni di una Amministrazione avessero a mandare agli uffici ed alle stazioni dell'altra per cose attinenti al servizio cumulativo fra la Rete dello Stato e la Ferrovia Padova-Piazzola e gli annessi documenti saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle due Amministrazioni.

Colle medesime restrizioni saranno pure trasmessi gratuitamente i dispacci telegrafici.

23. Servizio nella stazione di Padova (Stato). — La Ferrovia Padova-Piazzola è provvista a Padova di stazione propria e nella medesima vengono eseguite tutte le operazioni inerenti al servizio interno della linea. Pertanto nella stazione di Padova (Stato) l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato provvede soltanto alla tenuta delle gestioni di transito ed alla esecuzione delle operazioni per lo scambio dei trasporti in servizio cumulativo.

24. Gestioni contabili al transito. — La stazione di Padova F. S., come stazione di transito con la Ferrovia Padova-Piazzola ,dovrà, per la tenuta della relativa gestione e per la registrazione e scritturazione dei trasporti, attenersi alle disposizioni contenute nelle « Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito, ecc. » pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 160-1909, nonchè alle particolari istruzioni che le venissero al riguardo impartite dai competenti Uffici.

Per tutto quanto non è previsto dal presente Ordine di Servizio valgono le norme e condizioni generali che regolano i servizi cumulativi con le Ferrovie Secondarie.

In base a quanto è detto nel presente Ordine di Servizio e relativo allegato A, devono essere fatte opportune aggiunte oltrechè nelle vigenti pubblicazioni dei servizi cumulativi con le Ferrovie scondarie:

a) Nell'elenco delle stazioni della Rete dello Stato e delle stazioni e degli scali lacuali e marittimi, ecc. ecc., che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (Edizione 1° ottobre 1910) a pag. 49, si dovrà aggiungere il nome della stazione di Limena, a pag. 51, quello della stazione di Piazzola, a pag. 45, quello della stazione di Villafranca-Vaccarino, quali appartenenti alla Ferrovia Padova-Piazzola. Alla pag. 57 poi, devesi aggiungere « Padova » fra le stazioni di allacciamento con la indicazione di contro: « Società Anonima Ferrovia Padova-Piazzola », quale amministrazione allacciata;

b) nei prospetti dei servizi cumulativi fra le Ferrovie dello Stato, le Ferrovie Secondarie, ecc. alle pag. 20 e 34 della Parte IV delle Tariffe e Condizioni pei trasporti (Edizione Maggio 1908), si dovrà aggiungere la Ferrovia Padova-Piazzola e di fianco il ri-

chiamo (1) e la indicazione dei seguenti prezzi: fino a kg. 10 Lire 0,30, da oltre kg. 10 fino a kg. 20 L. 0,40.

c) nell'enumerazione dei transiti interni di cui all'art. 3 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito », si dovrà aggiungere la « Ferrovia Padova-Piazzola » con l'indicazione del transito di Padova.

Inoltre a pag. 66 del « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1 luglio 1908) » nella nota (**) in calce, dovrà farsi la seguente aggiunta: « e di transito con la Ferrovia Padova-Piazzola ».

Infine nella « Parte Prima » della « Prefazione Generale all'orario generale di servizio 1 maggio 1911 » a pag. 37 e 38, si dovranno fare le opportune aggiunte relative al peso massimo ed al passo massimo dei veicoli ammessi sulla linea Padova-Piazzola in armonia a quanto è detto nell'ultimo capoverso del punto 18 del presente Ordine di Servizio.

Nell' « Elenco alfabetico delle marche di proprietà dei veicoli italiani ed esteri » (edizione 1 gennaio 1910) a pag. 23 e dopo il progressivo numero 128 dovranno aggiungersi le indicazioni richieste dalle colonne 2, 3 e 4.

Ordine di Servizio N. 208. (Servizio IV).

Elezioni per la nomina dei rappresentanti del personale di cui l'art. 12 della legge 13 aprile 1911, n. 310.

Si porta a conoscenza del personale che le elezioni per la nomina dei rappresentanti del personale, di cui l'art. 12 della legge 13 aprile 1911, N. 310, avranno luogo nei giorni

29, 30 e 31 luglio e 1° agosto 1911

secondo l'orario che sarà fissato per ciascuna sede di votazione dai funzionari competenti a norma del § 4 delle istruzioni 31 maggio 1911 per l'applicazione del regolamento relativo a dette elezioni.

Istruzione N. 2. (Servizio II)

Tassa di bollo per quietanze ordinarie.

(V. Istruzione 10-1906 Servizio II).

Per effetto dell'art. 25 della legge 23 Aprile 1911 N. 509 pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* N. 141 del 16 Giugno 1911, la tassa di bollo di centesimi dieci stabilita per le quietanze e ricevute ordinarie per somme superiori alle L. 100, dal N. 8 dell'articolo 20 della legge (testo unico) 4 Luglio 1897 N. 414, è elevata a centesimi venti senza decimi per le somme superiori alle lire 5000 fino a lire 10.000 e per le ricevute senza determinazione di somma; ed a centesimi trenta per le somme eccedenti le lire 10 mila.

Per l'esazione delle tasse di bollo di cui sopra sono state istituite con R. Decreto 21 Maggio 1911 N. 510, pubblicato nella succitata *Gazzetta Ufficiale,* apposite marche da centesimi venti senza decimi e da centesimi venticinque coi due decimi, ossia centesimi trenta; però fino a che queste non sieno in circolazione, si farà uso di quelle di vecchio tipo (centesimi 5 e 10) per un valore equipollente.

Nel ritiro e nel rilacio delle quietanze gli uffici, le casse e le Stazioni cureranno l'esatta applicazione di quanto sopra, avvertendo che siccome restano ferme in tutto il resto le disposizioni dell'Istruzione 10-1906 del Servizio II, quest'ultima resterà integrata colla seguente aggiunta alla prima parte del punto I:

« fino a L. 5000, di cent. 20 per quelle superanti le lire « 5000, ma non le 10.000, e di cent. 30 per quelle eccedenti le « lire 10.000 ».

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Allegato A all'Ordine di Servizio N. 200-1911.

Società Italiana per le Strade Ferrate Sovvenzionate

Società Anonima - Sede in Roma — Capitale L. 3.000.000

DIREZIONE DELL'ESERCIZIO-NAPOLI

Esercizio della Ferrovia "Cancello Benevento"

Il servizio cumulativo ha luogo con le Ferrovie dello Stato e con la linea in esercizio speciale di Cerignola Stazione-Cerignola Città.

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Servizi cui sono abilitate					Impianti fissi						Sagoma limite	Distanze dal transito di Cancello
		Grande Velocità	Piccola velocità accelerata	Piccola velocità ordinaria	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	Piani caricatori		bilancie a ponte		Grue fisse			
							di testa	di fianco	quantità	portata in tonnellate	quantità	portata in tonnellate		
San Felice a Cancello-Arienzo	Cancello-Benevento	G	A	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	S.L.	6
S. Maria a Vico	Cancello-Benevento	G	A	P	VB	—	—	F	1	30	—	—	S.L.	9
Arpaia-Airola	Cancello-Benevento	G	A	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	S.L.	21
Cervinara	Cancello-Benevento	G	A	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	S.L.	27
S. Martino Valle Caudina	Cancello-Benevento	G	A	P	VB	—	—	F	1	30	—	—	S.L.	30
Arpaise-Ceppaloni	Cancello-Benevento	G	A	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	S.L.	36
Apollosa-S. Leucio	Cancello-Benevento	G	A	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	S.L.	40

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 200-1911.*

PROSPETTO indicante i prezzi dei biglietti di corsa semplice e di andata e ritorno in servizio cumulativo col tronco S. Martino Valle Caudina-Cretazzo S. Vito della Ferrovia Cancello-Benevento.

DA	A	Via	Repartizione	Chilometri	Biglietti di corsa semplice — Prezzi per treni diretti e promiscui			Prezzi per treni omnibus			Biglietti di andata-ritorno		
					1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
			FF. Stato	8	—	0.50	0.25	—	—	—	[1] 1.15	[1] 0.70	[1] 0.35
			FF. Cancello-Benevento	40	—	3.15	2.05	—	—	—	6.75	4.75	3.05
Acerra	Apollosa-S. Leucio	Cancello	Totale	48	—	3.65	2.30	—	—	—	7.50	5.45	3.40
			FF. Stato	8	—	0.50	0.25	—	—	—	[1] 1.15	[1] 0.70	[1] 0.35
			FF. Cancello-Benevento	36	—	2.85	1.85	—	—	—	6.10	4.30	2.75
id.	Arpaise-Ceppaloni	id.	Totale	44	—	3.35	2.10	—	—	—	7.25	5 —	3,10
			FF. Stato	74	—	4.30	2.15	—	—	—	[1] 10.05	[1] 6.30	[1] 3.15
			FF. Cancello-Benevento	40	—	3.15	2.05	—	—	—	6.75	4.75	3.05
Avellino.	Apollosa-S. Leucio	id.	Totale	114	—	7.45	4.20	—	—	—	16.80	11,05	6.20
			FF. Stato	74	—	4.30	2.15	—	—	—	[1] 10.05	[1] 6.30	[1] 3.15
			FF. Cancello-Benevento	36	—	2.85	1.85	—	—	—	6.10	4.30	2.75
id.	Arpaise-Ceppaloni	id.	Totale	110	—	7.15	4 —	—	—	—	16.15	10.60	5.90
			FF. Stato	23	—	1.35	0.70	—	—	—	—	—	—
			FF. Cancello-Benevento	40	—	3.15	2.05	—	—	—	—	—	—
Capua	Apollosa-S. Leucio	id.	Totale	63	—	4.50	2.75	—	—	—	—	—	—
			FF. Stato	23	—	1.35	0.70	—	—	—	—	—	—
			FF. Cancello-Benevento	36	—	2.85	1.85	—	—	—	—	—	—
id.	Arpaise-Ceppaloni	id.	Totale	59	—	4.20	2.55	—	—	—	—	—	—

[1] La corrispondenza ha luogo soltanto in partenza da stazioni della Ferrovia Cancello-Benevento.

DA	A	Via	Repartizione	Chilometri	Biglietti di corsa semplice — Prezzi per treni diretti e promiscui			Biglietti di corsa semplice — Prezzi per treni omnibus			Biglietti di andata-ritorno		
					1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
			FF. Stato	11	—	0. 65	0. 35	—	—	—	[1] 1. 55	[1] 1. 00	[1] 0. 50
			FF. Cancello-Benevento	40	—	3. 15	2. 05	—	—	—	6. 75	4. 75	3. 05
Casalnuovo. . . .	**Apollosa-S. Leucio**	Cancello	**Totale**	51	—	3. 80	2. 40	—	—	—	8. 30	5. 75	3. 55
			F.F Stato	11	—	0. 65	0. 35	—	—	—	[1] 1. 55	[1] 1. 00	[1] 0. 50
			FF. Cancello-Benevento	36	—	2. 85	1. 85	—	—	—	6. 10	4. 30	2. 75
id.	**Arpaise-Ceppaloni**	id.	**Totale**	47	—	3. 50	2. 20	—	—	—	7. 65	5. 30	3. 25
			FF. Stato	12	—	0. 70	0. 35	—	—	—	[1] 1. 70	[1] 1. 05	[1] 0. 55
			FF. Cancello-Benevento	40	—	3. 15	2. 05	—	—	—	6. 75	4. 75	3. 05
Caserta	**Apollosa-S. Leucio**	id.	**Totale**	52	—	3. 85	2. 40	—	—	—	8. 45	5. 80	3. 60
			FF. Stato	12	—	0. 70	0. 35	—	—	—	[1] 1. 70	[1] 1. 05	[1] 0. 55
			FF. Cancello-Benevento	36	—	2. 85	1. 85	—	—	—	6. 10	4. 30	2. 75
id.	**Arpaise-Ceppaloni**	id.	**Totale**	48	—	3. 55	2. 20	—	—	—	7. 80	5. 35	3. 30
			FF. Stato	37	—	—	—	—	3. 05	1. 95	—	—	—
			FF. Cancello-Benevento	40	—	—	—	—	3. 15	2. 05	—	—	—
Castellammare di Stabia	**Apollosa-S. Leucio**	id.	**Totale**	77	—	—	—	—	6. 20	4. 00	—	—	—
			F.F Stato	37	—	—	—	—	3. 05	1. 95	—	—	—
			FF. Cancello-Benevento	36	—	—	—	—	2. 85	1. 85	—	—	—
id.	**Arpaise-Ceppaloni**	id.	**Totale**	73	—	—	—	—	5. 90	3. 80	—	—	—

[1] **La corrispondenza ha luogo soltanto in partenza da stazioni della Ferrovia Cancello-Benevento.**

DA	A	Via	Repartizione	Chilometri	Biglietti di corsa semplice — Prezzi per treni diretti e promiscui 1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	Biglietti di corsa semplice — Prezzi per treni omnibus 1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	Biglietti di andata-ritorno 1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
			FF. Stato	36	—	2.10	1.05	—	—	—	—	—	—
			FF. Cancello-Benevento	40	—	3.15	2.05	—	—	—	—	—	—
Codola	Apollosa-S. Leucio	Cancello	Totale	76	—	5.25	3.10	—	—	—	—	—	—
			FF. Stato	36	—	2.10	1.05	—	—	—	—	—	—
			FF. Cancello-Benevento	36	—	2.85	1.85	—	—	—	—	—	—
id.	Arpaise-Ceppaloni	id.	Totale	72	—	4.95	2.90	—	—	—	—	—	—
			FF. Stato	7	—	0.45	0.25	—	—	—	(1) 1.00	(1) 0.65	(1) 0.35
			FF. Cancello-Benevento	40	—	3.15	2.05	—	—	—	6.75	4.75	3.05
Maddaloni Inferiore	Apollosa-S. Leucio	id.	Totale	47	—	3.60	2.30	—	—	—	7.75	5.40	3.40
			FF. Stato	7	—	0.45	0.25	—	—	—	(1) 1.00	(1) 0.65	(1) 0.35
			FF. Cancello-Benevento	36	—	2.85	1.85	—	—	—	6.10	4.30	2.75
id. id.	Arpaise-Ceppaloni	id.	Totale	43	—	3.30	2.10	—	—	—	7.10	4.95	3.10
			FF. Stato	9	—	—	—	—	0.75	0.50	—	—	—
			FF. Cancello-Benevento	40	—	—	—	—	3.15	2.05	—	—	—
Marigliano. . . .	Apollosa-S. Leucio	id.	Totale	49	—	—	—	—	3.90	2.55	—	—	—
			FF. Stato	9	—	—	—	—	0.75	0.50	—	—	—
			FF. Cancello-Benevento	36	—	—	—	—	2.85	1.85	—	—	—
id.	Arpaise-Ceppaloni	id.	Totale	45	—	—	—	—	3.60	2.35	—	—	—

(1) La corrispondenza ha luogo soltanto in partenza da stazione della Ferrovia Cancello-Benevento.

DA	A	Via	Repartizione	Chilometri	Biglietti di corsa semplice — Prezzi per treni diretti e promiscui 1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	Prezzi per treni omnibus 1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	Biglietti di andata-ritorno 1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
			FF. Stato	22	2.05	1.30	0.65	—	—	—	(2) 3.10	(2) 1.95	(2) 1.00
			FF. Cancello-Benevento	40	4.50	3.15	2.05	—	—	—	6.75	4.75	3.05
Napoli	Apollosa-S. Leucio	Cancello	Totale	62	6.55	4.45	2.70	—	—	—	9.85	6.70	4.05
			FF. Stato	22	2.05	1 30	0.65	—	—	—	(2) 3.10	(2) 1.95	(2) 1.00
			FF. Cancello-Benevento	36	4.05	2.85	1.85	—	—	—	6.10	4.30	2.75
»	Arpaise-Ceppaloni	id.	Totale	58	6.10	4.15	2.50	—	—	—	9.20	6.25	3.75
			FF. Stato	41	—	3.65	2.35	—	3.35	2.15	—	—	—
			FF. Cancello-Benevento	40	—	3.15	2.05	—	3.15	2.05	—	—	—
Nocera Inferiore .	Apollosa-S. Leucio	id.	Totale	81	—	6.80	4 40	—	6.50	4 20	—	—	—
			FF. Stato	41	—	3.65	2.35	—	3.35	2 15	—	—	—
			FF. Cancello-Benevento	36	—	2.85	1.85	—	2 85	1.85	—	—	—
id. id. . .	Arpaise-Ceppaloni	id.	Totale	77	—	6.50	4.20	—	6.20	4.00	—	—	—
			FF. Stato	13	—	0.80	0.40	—	—	—	(1) 1.85	(1) 1.15	(1) 0.60
			FF. Cancello-Benevento	40	—	3.15	2.05	—	—	—	6.75	4.75	3.05
Nola	Apollosa-S. Leucio	id.	Totale	53	—	3.95	2 45	—	—	—	8.60	5.90	3 65
			FF. Stato	13	—	0.80	0.40	—	—	—	(1) 1.85	(1) .15	(1 0.60
			FF. Cancello-Benevento	36	—	2.85	1.85	—	—	—	6.10	4.30	2.75
id.	Arpaise-Ceppaloni	id.	Totale	49	—	3.65	2.25	—	—	—	7.95	5.45	3.85

(1) La corrispondenza ha luogo soltanto in partenza da stazioni della Ferrovia Cancello-Benevento.
(2) La corrispondenza ha luogo in partenza nei due sensi.

DA	A	Via	Repartizione	Chilometri	Biglietti di corsa semplice — Prezzi per treni diretti e promiscui			Prezzi per treni omnibus			Biglietti di andata-ritorno		
					1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
			FF. Stato	19	—	1.15	0.60	—	—	—	—	—	—
			FF. Cancello-Benevento	40	—	3.15	2.05	—	—	—	—	—	—
Palma-S. Gennaro .	Apollosa-S. Leucio	Cancello	Totale	59	—	4.30	2.65	—	—	—	—	—	—
			FF. Stato	19	—	1.15	0.60	—	—	—	—	—	—
			FF. Cancello-Benevento	36	—	2.85	1.85	—	—	—	—	—	—
id. id.	Arpaise-Ceppaloni	id.	Totale	55	—	4.00	2.45	—	—	—	—	—	—
			FF. Stato	228	—	19.75	12.80	—	—	—	—	—	—
			FF. Cancello-Benevento	40	—	3.15	2.05	—	—	—	—	—	—
Roma Termini . .	Apollosa-S. Leucio	id.	Totale	268	—	22.90	14.85	—	—	—	—	—	—
			FF. Stato	228	—	19.75	12.80	—	—	—	—	—	—
			FF. Cancello-Benevento	36	—	2.85	1.85	—	—	—	—	—	—
id. .	Arpaise-Ceppaloni	id.	Totale	264	—	22.60	14.65	—	—	—	—	—	—
			FF. Stato	19	—	1.15	0.60	—	—	—	[1] 2.65	[1] 1.70	[1] 0.85
			FF. Cancello-Benevento	40	—	3.15	2.05	—	—	—	6.75	4.75	3.05
S. Maria Capua Vet.	Apollosa-S. Leucio	id.	Totale	59	—	4.30	2.65	—	—	—	9.40	6.45	3.90
			FF. Stato	19	—	1.15	0.60	—	—	—	[1] 2.65	[1] 1.70	[1] 0.85
			FF. Cancello-Benevento	36	—	2.85	1.85	—	—	—	6.10	4.30	2.75
id. id.	Arpaise-Ceppaloni	id.	Totale	55	—	4.00	2.45	—	—	—	8.75	6.00	3.60

[1] La corrispondenza ha luogo soltanto in partenza da stazioni della Ferrovia Cancello-Benevento.

DA	A	Via	Repartiziono	Chilometri	Biglietti di corsa semplice						Biglietti di andata-ritorno		
					Prezzi per treni diretti e promiscui			Prezzi per treni omnibus					
					1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
			FF. Stato	28	—	1.65	0.85	—	—	—	—	—	—
			FF. Cancello-Benevento	40	—	3.15	2.05	—	—	—	—	—	—
Sarno	Apollosa-S. Leucio	Cancello	Totale	68	—	4.80	2.90	—	—	—	—	—	—
			FF. Stato	28	—	1.65	0.85	—	—	—	—	—	—
			FF. Cancello-Benevento	36	—	2.85	1.85	—	—	—	—	—	—
id.	Arpaise-Ceppaloni	id.	Totale	64	—	4.50	2.70	—	—	—	—	—	—
			FF. Stato	39	—	2.30	1.15	—	—	—	—	—	—
			FF. Cancello-Benevento	40	—	3.15	2.05	—	—	—	—	—	—
Sparanise	Apollosa-S. Leucio	id.	Totale	79	—	5.45	3.20	—	—	—	—	—	—
			FF. Stato	39	—	2.30	1.15	—	—	—	—	—	—
			FF. Cancello-Benevento	36	—	2.85	1.85	—	—	—	—	—	—
id.	Arpaise-Ceppaloni	id.	Totale	75	—	5.15	3.00	—	—	—	—	—	—
			FF. Stato	31	—	—	—	—	2.55	1.65	—	—	—
			FF. Cancello-Benevento	40	—	—	—	—	3.15	2.05	—	—	—
Torre Annunziata Centr.	Apollosa-S. Leucio	id.	Totale	71	—	—	—	—	5.70	3.70	—	—	—
			FF. Stato	31	—	—	—	—	2.55	1.65	—	—	—
			FF. Cancello-Benevento	36	—	—	—	—	2.85	1.85	—	—	—
id. id.	Arpaise-Ceppaloni	id.	Totale	67	—	—	—	—	5.40	3.50	—	—	—

Allegato C all'Ordine di Servizio N. 200-1911.

PROSPETTO dei prezzi da riscuotersi per il percorso della Ferrovia Cancello-Benevento per i trasporti di bagagli e cani a tariffa ordinaria.

Dalla stazione di Cancello	Bagagli — Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 Kg. Prezzo per tonn.	Cani Prezzi per capo
	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100		(1)
S. Felice a Cancello-Arienzo	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	2.712	0.15
S. Maria a Vico . .	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	4.068	0.25
Cervino-Durazzano .	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	4.972	0.25
Arpaia-Airola . . .	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.60	0.70	0.80	0.90	0.95	9.492	0.50
Rotondi-Paolisi . .	0.50	0.50	0.50	0.50	0.55	0.70	0.80	0.90	1.00	1.10	10.848	0.55
Cervinara	0.50	0.50	0.50	0.50	0.65	0.75	0.90	1.00	1.10	1.25	12.204	0.65
S. Martino V. Caudina	0.50	0.50	0.50	0.55	0.70	0.85	0.95	1.10	1.25	1.40	13.560	0.70
Arpaise-Ceppaloni .	0.50	0.50	0.55	0.65	0.85	1.00	1.15	1.35	1.50	1.65	16.272	0.85
Apollosa S. Leucio .	0.50	0.50	0.55	0.75	0.95	1.10	1.30	1.45	1.65	1.85	18.080	0.95

(1) Tassa minima per spedizione L. 0,50.

Allegato **D** *all'Ordine di Servizio N. 200-1911.*

PROSPETTO dei prezzi da riscuotersi per il percorso sulla Ferrovia Cancello-Benevento per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli eseguiti in base alle "Concessioni speciali" ed al "Regolamento pei trasporti militari".

STAZIONI	Amministrazione e linea alle quali appartengono	Transiti e punti di allacciamento colla Rete dello Stato	Distanze dal transito Km.	Tariffa differenziale *B*			Tariffa speciale per operai in comitiva	Tariffa militare			Bagagli Base per tonn. divisibile di 10 in 10 Kg.
				1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	
S. Felice a Cancello-Arienzo	Cancello-Benevento	Cancello	6	0.45	0.30	0.20	0.20	0.20	0.15	0.10	1.356
S. Maria a Vico . .			9	0.65	0.45	0.30	0.25	0.30	0.20	0.15	2.034
Cervino Durazzano .			11	0.80	0.60	0.55	0.30	0.35	0.25	0.20	2.486
Arpaia-Airola . . .			21	1.55	1.10	1.05	0.60	0.60	0.45	0.30	4.746
Rotondi Paolisi . .			24	1.75	1.25	1.20	0.65	0.70	0.50	0.35	5.424
Cervinara			27	1.95	1.40	1.35	0.75	0.80	0.55	0.40	6.102
S. Martino Valle Caudina.			30	2.20	1.55	1.50	0.85	0.85	0.65	0.45	6.780
Arpaise-Ceppaloni. .			36	2.60	1.85	1.80	1.00	1.05	0.75	0.55	8.136
Apollosa-S. Leucio .			40	2.90	2.05	2.00	1.10	1.15	0.85	0.60	9.040

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 207-1911.*

Società Anonima per la Ferrovia PADOVA-PIAZZOLA

Capitale L. 1.000.000 — Sede in Padova

Esercizio della Ferrovia "PADOVA-PIAZZOLA"

Direzione dell'Esercizio: PADOVA

Il servizio cumulativo ha luogo colle Ferrovie dello Stato e con la linea in esercizio speciale di Cerignola Stazione-Cerignola Città.

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Servizi cui sono abilitate					Impianti fissi							Distanze dal transito di Padova
							Piani caricatori		Bilancie a ponte		Grue fisse			
		Grande veloc.	P. V. accel.	P. V. ordin.	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	di testa	di fianco	quantità	portata in tonnellate	quantità	portata in tonnellate	Sagoma limite	
Limena	Padova-Piazzola	G	A	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	SL	9
Villafranca-Vaccarino.	Padova-Piazzola	G	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12
Piazzola	Padova-Piazzola	G	A	P	VB	—	—	F	—	—	1	3	SL	17

SENTENZE

Espropriazioni per pubblica utilità - Legge pel risanamento della città di Napoli - Momento determinativo dell'indennizzo - Carattere delle leggi sulle espropriazioni per pubblica utilità.

L'art. 77 della legge 7 luglio 1907 n. 429 che estende alle espropriazioni ferroviarie gli art. 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892 pel risanamento della città di Napoli è applicabile non soltanto ai lavori disposti dopo la entrata in vigore di detta legge del 1907, ma anche a quelli, che in quel momento erano in corso di esecuzione.

La legge sulle espropriazioni per pubblica utilità e quelle che la modificarono, sono leggi d'indole procedurale, e quindi ricevono immediata applicazione anche per gli atti ed i procedimenti in corso.

Nelle espropriazioni ferroviarie precedute da occupazioni temporanee, il momento estimativo per la determinazione della relativa indennità, è quello della occupazione e non del Decreto Prefettizio che pronuncia la espropriazione.

CASS. FIRENZE, 22 aprile 1911 - Cosenza *P.* - Cicori *Est.* - Pescatore *P. M.* - Ferrovie dello Stato c. D'Aronco Quinto.

Per eseguire i lavori necessari per l'ampliamento e sistemazione della stazione ferroviaria di Udine, l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato con domanda del 9 febbraio 1907 richiese di essere autorizzata all'occupazione temporanea per anni due di alcune zone di terreno appartenenti a G. Batta e Quinto D'Aronco.

Il Prefetto, con Decreto 13 febbraio 1907, concesse la richiesta autorizzazione e circa la indennità da corrispondersi a norma del-

l'art. 72 della legge 25 giugno 1865, dispose che dalla data di quel Decreto dovevano decorrere a favore dei proprietari gli interessi legali sulla indennità che amichevolmente o a forma di legge sarebbe stata stabilita per la espropriazione definitiva.

Questo Decreto fu portato a cognizione dei D'Aronco nel 15 arprile 1907 e le Ferrovie occuparono i loro beni senza che la sentenza denunciata determini il giorno in cui quella occupazione avvenne.

Intanto nel giorno sette del mese di luglio del detto anno 1907 fu firmata dal Re la legge sull'ordinamento dell'esercizio di Stato delle Ferrovie che fu poi pubblicata nel giorno 12 di questo medesimo mese ed anno, andando così in vigore nel giorno 27 successivo, la qual legge all'art. 77 dichiara applicabili gli art. 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885 per il risanamento della città di Napoli alle espropriazioni occorrenti per lavori sulle linee esistenti, non che per le nuove costruzioni ferroviarie.

Proseguendo la procedura d'espropriazione contro i D'Aronco, con altro decreto Prefettizio del 24 luglio 1907 fu ordinato il deposito e la pubblicazione dello elenco dei beni soggetti ad espropriazione col relativo piano parcellare in data 17 luglio detto, la quale pubblicazione ebbe luogo mediante affissione a forma di legge dal 26 luglio al 22 agosto di detto anno e mediante inserzione nel foglio degli annunzi legali del giorno 3 dello stesso mese di agosto, e in detto elenco contenevasi la offerta ai D'Aronco della indennità di espropriazione in lire trentamila.

Non avendo costoro accettata simile offerta, fu promossa la perizia giudiziale di stima che fu disposta con decreto del Presidente del Tribunale di Udine del 18 dicembre 1907, con espresso incarico al perito di applicare le norme degli art. 12 e 13 della citata legge pel risanamento di Napoli dell'anno 1885.

I D'Aronco diffidarono il perito ad eseguire la stima e a determinare la indennità in conformità degli art. 39, 40 e 43 della legge 25 giugno 1865, ed il perito Novelli nella sua relazione depositata nel 27 marzo 1908 fece una doppia stima ed una doppia valutazione della indennità, vale a dire tanto in conformità della legge del 1865, determinando la indennità medesima rispettivamente in L. 46,293 e in L. 59,843.75.

Il Prefetto con ordinanza del 21 maggio 1908 ordinò il de-

posito della prima di queste somme e con successivo decreto del 22 luglio dello stesso anno, autorizzò l'Amministrazione ferroviaria ad occupare permanentemente le zone espropriate.

I D'Aronco si rivolsero allora alla autorità giudiziaria con citazione dell'8-9 settembre 1908 e facendo opposizione al giudizio di stima del perito Novelli, domandarono che, annullata la perizia nella sua prima parte in cui in conformità della legge del 1865 determina l'indennità in L. 46,293, fosse tenuta ferma nell'altra in cui a forma della legge del 1865 determina l'indennità medesima in L. 59,843.75, richiedendo ancora che fosse condannata l'Amministrazione ferroviaria ad elevare a questa cifra il già eseguito deposito.

Il Tribunale di Udine annullò la perizia Novelli e ne ordinò una nuova da eseguirsi da un altro perito con i criteri stabiliti dagli art. 30, 40 e 43 della legge 25 giugno 1865, che ritenne al caso applicabili e la Corte di Appello di Venezia con sentenza 27 luglio-9 agosto 1910 respinse l'appello principale delle Ferrovie ed accogliendo quello per incidente dei D'Aronco, ritenne valida la perizia Novelli nella sua seconda parte e stabilì così in 59,483.75 Lire la indennità dovuta ai D'Aronco ai termini della detta legge del 1865, dichiarando tenuta l'Amministrazione delle ferrovie a completare in questa misura il deposito già da lei effettuato.

Contro questa sentenza ha ricorso al supremo collegio la surriferita Amministrazione domandandone per i cinque seguenti mezzi l'annullamento, cioè:

1. Violazione e falsa applicazione dell'art. 77 della legge del 7 luglio 1907 n. 429, falsa applicazione dell'art. 2 delle disposizioni preliminari del codice civile; violazione e falsa applicazione degli art. 436 e 685 di detto codice in relazione all'art. 43 della legge 25 giugno 1865 e conseguente violazione dell'art. 517 n. 3 procedura civile.

2. Violazione dell'art. 8 della legge 23 dicembre 1906 n. 638 e degli art. 71, 72 e 73 della legge 25 giugno 1865; violazione dell'art. 517 n. 2 e 7 proc. civ. e 361 n. 2 e 517 n. 3 della stessa procedura.

3. Violazione sotto altro aspetto dei citati art. 71, 72 e 73 della suddetta legge del 1865 e conseguente violazione dell'art. 517 n. 3 proc. civ.

4. Violazione dell'art. 50 della detta legge 25 giugno 1865, in relazione all'art. 1448 del Codice civ. e conseguente violazione dell'art. 517 n. 2 proc. civ.

5. Violazione degli art. 17, 18 e 19 della citata legge del 25 giugno 1865 in relazione agli art. 1098 e 1099 del codice civile e conseguente violazione dell'art. 517 n. 3 del codice proc. civ.

I D'Aronco hanno presentato contro ricorso.

Osserva che le molteplici e svariate censure che si fanno alla denunziata sentenza, le numerose violazioni di legge che le si obiettano, in sostanza richiamano il supremo collegio a risolvere una sola ed unica questione che in punto consiste, cioè se la indennità di espropriazione che nella specie deve essere corrisposta ai D'Aronco, devesi determinare in conformità degli art. 39 e 40 della legge sulla espropriazione per causa di utilità pubblica del 25 giugno 1865, ovvero a norma degli ultimi tre capoversi dell'art. 13 della legge pel risanamento della città di Napoli del 15 gennaio 1885 applicabile alle costruzioni ferroviarie in virtù dell'art. 77 della legge 7 luglio 1907 n. 429.

Questo è il problema in cui tutto il momento della causa presente si compendia e che la Corte Veneta crede decidere contro l'assunto dell'Amministrazione delle ferrovie che la seconda delle tesi surriferite ha sempre propugnata e che tuttora propugna. Ed a sostegno del suo giudicato la Corte medesima cadendo in quello stesso errore che rimproverò al Tribunale di avere cioè spostata la quistione, fece ricorso alla teorica della irretroattività della legge e del diritto quesito, mentre nè l'una nè l'altra hanno che fare nel presente dibattito che deve essere deciso alla stregua di un ben diverso criterio.

Se non chè prima di accingersi a dimostrare la verità di siffatta proposizione occorre rilevare un errore di cui incorse la denunziata sentenza e che il ricorso, con ragione, denunzia, perchè lasciato sussistere porterebbe senz'altro ad una decisione della controversia ben diversa da quella che ai termini di legge dovrebbe avere.

E questo errore consiste nella affermazione che detta sentenza fa, che cioè l'art. 77 della citata legge del 7 luglio 1907 è applicabile soltanto ai lavori nuovi e non già ad opere e lavori in corso di esecuzione, il che, se vero, costituirebbe una ragione perentoria,

un motivo di per sè solo bastante per far respingere senza altro le pretese dell'Amministrazione, venendo meno la base sulla quale riposano.

E l'errore resulta manifesto dalla semplice lettura del detto art. 77 il cui tenore, chiarissimo, nelle sue generali espressioni, comprende tutti quanti i lavori e le opere tanto sulle linee esistenti quanto su quelle nuove, senza fare veruna distinzione in proposito e molto meno quella che la Corte di Appello credè di introdurvi, laonde si rende al caso applicabile l'antico ditterio del *non est distinguendum ubi lex non distinguit.*

Ma oltre la lettera della legge chiara, precisa, categorica, nella specie anche lo spirito di essa concorre a ribadire e rafforzare lo stesso concetto, dappoichè nell'intero contesto delle disposizioni di quella stessa legge che a questa particolare materia si riferiscono, apparisce manifesto che il patrio legislatore veduto che il rapido e crescente sviluppo della industria ferroviaria richiedeva continuamente nuove costruzioni e ampliamenti delle antiche non più adatte a servire allo scopo, il che dava luogo a frequentissime e quasi continue espropriazioni per provvedere all eurgenze che si imponevano, con lodevole intendimento volle porre un freno ai vistosi guadagni e alle riprovevoli speculazioni che sotto l'impero della legge del 1865 per lo illuminato arbitrio che hanno i periti che non sempre può temperarsi dalle autorità giudiziarie, erano e sono tuttora possibili, ed a tal fine colla legge del 1907 applicò alle espropriazioni da farsi in conseguenza dei lavori ferroviari la legge del 1885 sul risanamento di Napoli, che per le identiche ragioni in vista cioè delle numerose espropriazioni che la sua esecuzione richiedeva e per allontanare ancora, per quanto era possibile, il suindicato inconveniente, contiene negli art. 12 e 13 un cumulo di savie ed ordinate disposizioni dirette tutte a moderare l'arbitrio dei periti nelle stime dei beni da espropriarsi indicando e prescrivendo criteri più certi, più equi e più razionali, per divenire in base ai medesimi ad una più giusta determinazione del valore dei fondi.

Ora se questo fu l'intendimento del legislatore nel richiamare la legge pel risanamento di Napoli per le costruzioni ferroviarie, è ovvio che la medesima non può essere applicata in tutta la sua integrità e così in tutte quante le espropriazioni non definite qua-

lunque sieno lo stato e la natura dei lavori, vale a dire in corso d'esecuzione o non ancora cominciati, riferentesi ad antiche o nuove costruzioni, circostanze tutte che non hanno nessuna relazione con la ragione della legge la quale, ripetesi, è generale, generalissima, che non consente nè restrizioni nè distinzioni di sorta che non varrebbero ad altro che a frustarne lo scopo, e che d'altronde, come si dirà più appresso, essendo la legge d'indole e natura essenzialmente procedurale, non può non avere completa ed immediata esecuzione.

Lettera e mente della legge adunque concordemente repudiano la contraria teoria messa in campo dalla Corte di Venezia e che perciò non può sfuggire alla censura di questo collegio.

E dopo ciò passando all'esame del punto principale della causa, si osserva che non è nè può essere controverso, tanto è vero che anche le parti lo concordano, che la indennità dovuta per l'espropriazione forzata per essere giusta, come la legge richiede, deve corrispondere al valore che il fondo aveva al momento in cui la espropriazione stessa effettivamente avvenne.

Su questo punto è impossibile sollevare questioni essendo la suindicata proposizione una verità apodittica che subito intuisce quando si consideri che la funzione della indennità altro non è che riportare l'equilibrio nel patrimonio dell'espropriato, dando a lui il tantundem dei beni di cui fu coattivamente spogliato, vale a dire quel tanto che economicamente rappresenti i beni medesimi al momento in cui lo spoglio avvenne e che valga perciò a compensare la perdita.

E se per la retta decisione della causa presente fosse necessario stabilire il momento in cui agli effetti della determinazione del valore del fondo deve ritenersi avvenuta la espropriazione, sarebbe facile il dimostrare coi contro-ricorrenti che mal non si oppose la Corte di Venezia quando ritenne che nelle espropriazioni d'urgenza, quali in virtù dell'art. 8 della legge 23 dicembre 1906, si considerano tutte quelle che avvengono per la esecuzione dei lavori occorrenti sulla rete delle ferrovie dello Stato e nelle quali appunto per la loro particolare natura ha luogo la occupazione immediata del fondo, i due periodi del procedimento speciale della espropriazione che chiudonsi l'uno colla occupazione temporanea e l'altro con quella permanente o definitiva, si fondano in modo da

costituire un solo ed unico tutto da far ritenere la espropriazione avvenuta fino dal primo momento in cui la occupazione avvenne.

Ed infatti sia pure che formalmente o giuridicamente parlando le due occupazioni, la temporanea e la permanente, sieno due fatti distinti produttivi di diverse conseguenze, ma poichè agli effetti della determinazione del valore del fondo non si può stare per un malinteso formalismo alla verità procedurale, ma si deve invece aver riguardo a quella reale ed effettiva, così ne deriva che quando, come nella massima parte dei casi avviene e come si verifica in quello presente, alla occupazione temporanea o d'urgenza, è seguìta di fatto e senza interruzione quella permanente o definitiva, abbiamo in realtà una sola ed unica occupazione, un solo fatto costituente lo spoglio, e quando questo fatto si compiè quando cioè il proprietario è di fatto privato della sua proprietà, in quel momento egli acquista il diritto ad ottenere il valore affinchè il suo patrimonio, la cui integrità ed inviolabilità è sancita e tutelata dalla legge, non subisca diminuzione e detrimento di qualsiasi specie.

In questo senso non può aderirsi ai concetti della Corte di Venezia, ritenendo cioè che nella specie la espropriazione di fatto fu consumata quando lo spoglio avvenne, quando cioè l'espropriante andò al possesso, occupandoli, dei beni espropriati, sebbene formalmente, ai termini dell'art. 50 della legge speciale non possa dirsi la espropriazione compiuta e verificato il trapasso della proprietà che dopo eseguite tutte le formalità prescritte e dopo emanato dal prefetto il decreto di espropriazione di che è parola nel precedente art. 48 della legge medesima. Ma tutto questo è inutile per la decisione della causa presente e vale soltanto per dimostrare che per la stima dei beni espropriati occorre riportarsi al valore che questi avevano al momento in cui vennero occupati dall'Amministrazione espropriante.

Questa peraltro non è la questione da risolvere, perchè, come è stato superiormente avvertito, non si deve confondere il valore da attribuirsi ai fondi con i criteri e con i sistemi di procedura da eseguire per la determinazione di esso o in altri termini colla stima che di quei fondi deve farsi, e così non è lecito confondere l'epoca a cui per fare quella stima occorre portarsi con quella in cui la stima è fatta per decidere nel sopravvenire di una nuova

legge se la stima medesima debba effettuarsi in conformità della legge vecchia o della nuova.

E delineata così la questione nei suoi veri termini, la decisione di essa esclusivamente dipende dal determinare l'esatta e precisa natura della legge speciale sulla espropriazione per causa di pubblica utilità del 25 giugno 1865 e delle successive disposizioni legislative che la modificarono e che comunque alla medesima si riferiscono. La Corte di Venezia intravide la natura di quelle leggi allorchè le dichiarò di immediata esecuzione, ma non approfondì nè completò su questo punto le sue indagini e per questo discese nel suindicato concetto che sarebbe stato ben diverso quando in seguito a maggiori e più diligenti studi avesse data di quelle leggi la precisa definizione. E questo Collegio istituendo quella indagine, tutta di diritto, che fu dalla Corte di merito trascurata, osserva che l'art. 29 dello statuto fondamentale del Regno, proclama la inviolabilità di tutte le proprietà senza eccezione ed aggiunge che tuttavia per esigenze di interesse pubblico legalmente accertate, si può essere tenuti a cedere in tutto o in parte le proprietà medesime mediante una giusta indennità conformemente alla legge.

Questa disposizione di diritto pubblico interno che costituisce uno dei capi-saldi del nostro patto costituzionale, fu riportato dal patrio legislatore nel campo di diritto privato, e nel cod. civ. di seguito alla definizione del diritto di proprietà, all'art. 438 trovasi in litteris disposto che nessuno può essere costretto a cedere la sua proprietà se non per causa di pubblica utilità legalmente riconosciuta e dichiarata, e premesso il pagamento di una giusta indennità, colla aggiunta che le norme relative alla espropriazione per causa di pubblica utilità sono determinate da leggi speciali.

Con questa disposizione contenuta nelle due leggi surriferite, la materia della espropriazione per pubblica utilità per ciò che attiene alla sostanza del diritto, è completamente esaurita. Il principio della inviolabilità della assoluta disponibilità della proprietà individuale soggetta ad eccezione per causa di utilità pubblica da accertarsi e dichiararsi legalmente; giusta indennità da corrispondersi in compenso a colui che per tale cagione lo spogliò subito. Alle leggi speciali adunque a cui si riferisce l'ultimo ca-

poverso dell'art. 438 altro non restava, come ivi è detto che stabilire le norme relative per la esecuzione del suindicato precetto, vale a dire fissare le regole e il relativo modo di esplicazione non solo per far riconoscere e dichiarare l'estremo della pubblica utilità, ma anche per far determinare quella giusta indennità che in virtù delle surriferite disposizioni allo espropriato compete. Pertanto è manifesto che questo diritto non è attribuito dalla legge speciale, ma trova invece la sua radice e il suo fondamento nelle due leggi anzidette che a tutela del diritto di proprietà impongono che allo espropriato sia corrisposta analoga e giusta indennità per reintegrarlo nella pienezza del suo patrimonio rendendogli cioè in denaro quello che in natura gli viene tolto.

Ma la determinazione di questa indennità non poteva alla pari del prezzo in una libera contrattazione, essere lasciato ad libitum dello epropriato, ed ecco allora il legislatore interviene e colla legge speciale più non si occupa della sostanza del diritto ormai definito ed accertato, ma nello intendimento di garantire gli interessi delle parti, detta le norme, stabilisce i criteri che nel disaccordo delle parti medesime si devono osservare per la determinazione della indennità, affinchè questa riesca e possa dirsi giusta, cioè tale da rifondere allo espropriato la perdita e i danni sofferti, come la legge vuole che sia, senza che dall'altra parte trasmodi in una fonte di illeciti e vistosi guadagni in danno dello espropriante. Ed allora se questo è, apparisce di per se manifesto che più non siamo nel campo del diritto sostanziale ma bensì di quello procedurale o di rito, laonde si può con tutta sicurezza affermare che la legge speciale di cui si tratta come tutte quelle altre disposizioni, che sebbene sparse in leggi diverse, alle medesime si riportano e si ricollegano, altro non sono che un complesso di leggi di procedura, costituenti cioè l'elemento formale e non sostanziale del diritto e che intervengono in quel particolare istituto e nel procedimento ad esso relativo quale un *ordinarium litis*, come del resto ben si rileva ancora dallo art. 1° della stessa legge del 1865, ove è detto: « la espropriazione dei beni immobili e di diritti relativi ed immobili per la esecuzione di opera di pubblica utilità, non può aver luogo che con la osservanza delle forme stabilite dalla presente legge », il che dimostra fino alla evidenza, che questa legge per la definizione che dà da sè stessa, altro non

è che una legge di procedura, una legge di ordine meramente formalistico, altro non facendo, come essa dice, che prescrivere le forme che devono osservarsi per procedere alla espropriazione e per determinare così la giusta indennità in conseguenza di quella dovuta. Nè per escludere siffatto carattere alla legge del 1865 varrebbe l'addurre che la medesima stabilisce sopra diritti che riconosce ed attribuisce alle parti come fa per esempio all'art. 50 in cui fissa il momento preciso nel quale il trapasso della proprietà avviene, perchè tanto questa che altre consimili disposizioni altro non fanno che determinare gli effetti singoli dei varii atti di procedura eseguiti senza alterare per questo l'indole ed il carattere generale della legge, nella stessa guisa che gli art. 686 e 687 del cod. proc. civ., sebbene non si riferiscano strettamente alle forme ma bensì agli effetti degli atti procedurali eseguiti, non cambiano nè certamente modificano il carattere di legge di procedura al codice di cui fanno parte.

E se la legge speciale del 1865 e le disposizioni degli articoli 12 e 13 di quella del 1885 sul risanamento della città di Napoli, altro non sono che leggi di procedura, la questione che forma l'unico punto discettabile dell'attuale controversia è più presto risoluta che posta, essendo canone omai indiscutibile di diritto giudiziario che le leggi di procedura per la loro particolare natura attengono all'ordine pubblico e che perciò vanno immediatamente in esecuzione, laonde, salva una diversa ed espressa statuizione della stessa legge, vale il principio che *tempus regit actum*, e quindi ogni atto di procedura, sebbene il procedimento sia stato iniziato sotto l'impero di una diversa legge, deve essere compiuto nei modi e nelle forme prescritte dalla legge vigente al momento in cui è posto in essere, e ché il legislatore ha sostituito alle antiche, ritenendole migliori e più adatte al fine a cui sono preordinate, non ammettendosi in proposito diritti quesiti, che non sono compatibili coll'indole speciale di dette leggi che non toccano la parte sostanziale del diritto e non potendosi parlare d'irretroattività della legge tutte le volte che questa viene applicata agli atti che sotto il suo impero nascono e vengono perfezionati. E da tutto ciò ne deriva che nella specie trovandoci in presenza di due leggi di procedura fra loro difformi e non contenendo quelle nuove disposizioni transitorie per regolare in

questo cambiamento di rito i procedimenti di espropriazione già in corso, questi devono essere senza altro proseguiti colle norme stabilite dalla nuova legge.

E poichè la stima dell'immobile espropriato altro non è che un atto istruttorio, il resultato cioè di prove peritiche e documentali, così la medesima, in mancanza di una contraria disposizione, non può farsi che con i criteri e le norme stabilite dalla nuova legge; dalla legge vigente cioè al momento in cui quell'atto è compiuto, non essendovi davvero ragione perchè si debba invece continuare con quei sistemi e con quei criterii che il legislatore condannò, non ritenendoli più corrispondenti allo scopo.

E poichè nella specie la stima o perizia fu fatta nel 28 marzo 1908, quando per le costruzioni ferroviarie già vigeva la legge del 1885, così fermo restando il diritto dello espropriato alla valutazione dei beni espropriati al momento in cui avvenne l'occupazione di essi da parte dell'Amministrazione delle Ferrovie, occupazione, che per non essere mai più cessata, è divenuta permanente e definitiva, non la si può distinguere in due diversi periodi, e considerarla in un primo periodo come temporanea e poi in un secondo periodo come definitiva, quando in realtà non fu mai interrotta e mai ebbe a cessare, i criteri di stima però non potevano nè dovevano essere che quelli stabiliti dalla detta legge del 1885, sotto il cui impero la stima fu effettuata.

La Corte di Venezia invece colla denunziata sentenza riconoscendo a favore dei D'Aronco un diritto quesito inesistente, andò in un diverso concetto e così facendo applicò al caso una legge che al medesimo applicabile non era ed incorse perciò in quegli errori giuridici e in tutte quelle varie violazioni di legge che col ricorso le si rimproverano, laonde il ricorso medesimo deve essere accolto colle conseguenze di che all'art. 542 del codice di proc. civile.

P. Q. M. cassa la sentenza, ecc. ecc.

MASSIMARIO

Personale - Infortunio sul lavoro - Diminuzione nella capacità lavorativa.

L'inabilità permanente è parziale *quando l'operaio rimane idoneo a qualche lavoro in* genere, *senza riguardo al lavoro particolare cui egli era addetto prima dell'infortunio.*

TRIB. CHIETI, 14-22 febbraio 1911 - Pierantozzi c. Ferr. Stato.

Personale - Morte avvenuta in servizio - Impiegato - Irrisarcibilità del danno non prodotto da colpa.

*Il risarcimento del danno incolpevole a favore degli aventi diritto dell'*impiegato *morto in servizio, non trova il suo fondamento in nessuna disposizione di legge.*

Il fatto che l'impiegato è montato su di un predellino di un vagone in manovra ed è da questo caduto per un brusco movimento, trovando la morte, esclude qualsiasi colpa dell'Amministrazione nella morte medesima.

TRIB. ROMA (1° Sezione), 12 gennaio-10 febbraio 1911 - De Carolis ved. Paris c. Ferrovie Stato.

Errata-corrige

—

Ordine di Servizio N. 196-911 (*Boll.* N. 27). — A pag. 430, primo capoverso, settima riga, correggere la parola: « previste » in « prevista ».

Alla stessa pagina, terzo capoverso, settima ed ottava linea, sostituire alle parole: « Tariffa N. 1, a pag. 168 » le parole: « Tariffa N. 3, categoria 1 *sub b*), a pag. 171 ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO IV - 1911

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. **4.00**
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti	» **8.00**

Gli abbonamenti decorrono dal 1° gennaio di ogni anno

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio degli agenti abbonati: pertanto si prega di comunicare al Servizio I (ufficio bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi provenienti dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO IV - N. 29. 20 LUGLIO 1911

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, luglio 1911 — Tip. Editrice Nazionale, Via Gregoriana, 9.

Errata-corrige

—

All'allegato all' **Ordine di Servizio N. 182-1911:**

1°) A pag. 2 - terza linea, sostituire alle parole: « gli agenti », le seguenti: « il personale ».

2°) A pag. 3 - sopprimere il punto h).

Con l'occasione si avverte che con la parola « agenti » nei punti a), b), c), d), e), f), e g) del paragrafo II delle « Condizioni » si è inteso di indicare tutte le categorie di personale di cui al paragrafo I.

Nell'indice del Bollettino N. 28-1911, invece di: « Legge N. 600, del 30 giugno 1911 », leggasi: « Legge N. 603 del 30 maggio 1911 », e sostituiscansi poi le pagine 409, 410, 411, 412, 421, 422, 423, 424 della parte I con quelle qui allegate portanti la identica numerazione.

Ordine di Servizio N. 209. (Servizio VII).

Servizio cumulativo con la tramvia Pallazza Fondo Toce-Pallanza e con la Impresa di Navigazione sul lago Maggiore. — Trasporti in destinazione di Suna e di Pallanza.

(Vedi Ordine di Servizio N. 18-1911).

Allo scopo di evitare equivoci nella esecuzione dei trasporti in destinazione di Suna e di Pallanza, d'accordo fra le Amministrazioni interessate è stato stabilito di modificare i nomi delle stazioni di « Suna » e di « Pallanza Stazione » della Tramvia Pallanza Fondo Toce-Pallanza, in « Suna Tramvia » e « Pallanza Tramvia », e quelli degli scali lacuali di « Suna » e di « Pallanza » della Impresa di Navigazione sul Lago Maggiore in « Suna Navigazione » e « Pallanza Navigazione ».

Le spedizioni saranno quindi da eseguirsi in servizio cumulativo con l'una o con l'altra delle Amministrazioni suaccennate a seconda della destinazione indicata sui documenti di trasporto.

Le stazioni mittenti pertanto dovranno accertarsi che i documenti di trasporto presentati, portino l'indicazione precisa della stazione destinataria, come sopra indicato, respingendo quelli non regolari e completi.

In relazione a quanto sopra dovranno essere introdotte le opportune modificazioni e aggiunte nelle pubblicazioni riguardanti il servizio cumulativo colle Amministrazioni suddette.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 210. (Servizi II e IX).

Inventario materiali galleggianti.

1. L'inventario dei materiali galleggianti delle linee dello Stato (Piroscafi) e dello Stretto di Messina (Ferry-boats) è di spettanza del Servizio IX.

Tale inventario dovrà contenere tutti gli elementi tecnici e contabili atti a determinare il tipo ed il valore dei galleggianti medesimi.

In esso dovranno anche essere registrati tutti i materiali ed attrezzi *mobili* di corredo dei galleggianti.

2. Sistemazione iniziale degli inventari. — L'inventario dei galleggianti di nuovo acquisto si inizierà in base al prezzo di costo comprendendo in questo le eventuali spese accessorie di dogana od altro; quello invece dei galleggianti preesistenti al 30 giugno 1905 (ferry boats) in base agli inventari della cessata Amministrazione.

3. Contabilizzazione delle situazioni iniziali. — Contabilizzate tutte le spese che si riferiscono all'acquisto dei galleggianti si procederà, alla relativa inscrizione nell'inventario mediante mandato d'ordine a credito ed a debito dei conti fuori bilancio. *Patrimonio dello Stato - Naviglio - Materiali di Navigazione inscritti nell'inventario dell'esercizio.*

4. Richieste in aumento dell'inventario e versamenti in diminuzione del medesimo. — Per le richieste in aumento dell'inventario dei materiali galleggianti e pei versamenti in diminuzione dell'inventario stesso si dovranno usare rispettivamente i moduli F-22 e B-133, i quali per aver corso, dovranno riportare sempre il visto preventivo dei Servizi Centrali II e IX.

In detti documenti non dovranno mai per nessun motivo essere compresi materiali di inventario di pertinenza degli Uffici del Servizio IX (ed uffici distaccati) dovendo in questi casi farsi uso di moduli separati (F-22 e B-133) da prenotarsi dal Servizio Centrale II nella cui competenza gli inventari dei suddetti Uffici rimangono e pei quali nulla viene mutato.

5. Contabilizzazione degli aumenti dell'inventario. — Le forniture dei materiali in aumento dell'inventario dei galleggianti saranno dall'Economato comprese in *separati* stati d'ordine, mod. B-67, a debito del conto d'ordine del Servizio IX il quale in base ad essi compilerà la relativa contabilità a debito del relativo conto di spesa della parte straordinaria del bilancio.

Contemporaneamente, con altra scrittura a credito ed a debito dei conti fuori bilancio - Patrimonio dello Stato - Naviglio e - Ma-

teriali di navigazione inscritti nell'inventario dell'esercizio - verranno sistemati i conti d'inventario.

Tali mandati sui quali dovranno essere indicati gli estremi delle relative autorizzazioni di spesa in conto patrimoniale saranno inviati, per le registrazioni, al Servizio Centrale II.

6. Contabilizzazione dei versamenti. — I versamenti in diminuzione dell'inventario invece (mod. B-133) saranno direttamente regolarizzati dal Servizio Centrale IX con mandato d'ordine a credito del competente conto di *entrata* della parte straordinaria del bilancio ed a debito delle spese di esercizio.

Contemporaneamente con altra scrittura a debito ed a credito dei conti fuori bilancio - *Patrimonio dello Stato* - *Naviglio* - *e* - *Materiali di navigazione* inscritti nell'inventario dello esercizio - verranno sistemati i conti d'inventario.

I materiali realmente versati saranno depositati in apposito locale chiuso dei magazzinetti del Servizio IX al quale verranno pure contemporaneamente rimessi i moduli B-133 ed F-21.

Il modulo B-133 accettato dal Magazzinetto sarà subito inviato per il tramite dell'Ispettorato della Navigazione al Servizio IX per le operazioni di sua competenza.

Il modulo F-21 sarà invece trattenuto dallo Ispettorato della Navigazione fino a che non avvenga l'effettivo versamento dei materiali depositati provvisoriamente nel Magazzinetto del Servizio IX al Magazzino approvvigionamenti.

I documenti riguardanti questi versamenti effettivi saranno dall'Ufficio Economato accreditati al conto 114, che verrà dal Servizio IX addebitato con le ulteriori operazioni col contro credito ai conti di competenza.

7. Sostituzione di materiale inventariato. — Le sostituzioni dei materiali già inventariati non danno luogo a variazioni dell'inventario. Esse, salvo quando non sia implicata la responsabilità del personale, fanno carico all'esercizio e verranno effettuate in base ai moduli F-23 da vistarsi preventivamente dal Servizio IX al quale spetta vagliare se nelle sostituzioni per avarie o mancanze, così come nei versamenti in diminuzione dell'inventario per mancanze constatate, è implicata come sopra è detto la responsabilità del personale e provvedere in caso affermativo, di conformità, a tutela degli interessi dell'Amministrazione.

Per la sostituzione degli oggetti inventariati e per il versamento reale dei materiali corrispondenti inservibili valgono le disposizioni di cui all'art. 14° dell'Istruzione sulla tenuta delle scorte dei Magazzinetti del Servizio di Navigazione.

8. Giri d'inventario. — Gli eventuali passaggi di materiali od attrezzi mobili da un galleggiante ad un altro non danno luogo ad operazioni contabili.

Essi saranno regolati mediante emissione dei Mod. B-134 da registrarsi nei singoli inventari interessati e da trasmettersi firmati dalle parti al Servizio IX.

Ove oggetti inscritti nell'inventario dei materiali di esercizio fossero passati a quelli dei galleggianti, o viceversa, i documenti di giro B-134 dovranno trasmettersi per il visto al Servizio Centrale II il quale tratterrà un tagliando per l'emissione del mandato d'ordine a regolarizzazione dei conti inventariali di sua competenza e restituirà l'altro al Servizio Centrale IX perchè con mandati d'ordine contrapposti regolarizzi pure i suoi conti d'inventario.

9. Controllo delle operazioni inventariali. — A controllo delle scritture inventariali si istituirà, per ogni inventario, un conto a valore (mod. B-128) da cui deve risultare oltre la cifra iniziale, tutte le variazioni, man mano avvengono, per forniture in aumento d'inventario, per versamenti o per giri di materiali od attrezzi mobili da un galleggiante ad un altro.

10. Chiusura dei libri alla fine dell'esercizio. — Alla fine di ogni esercizio i libri di inventario ed i conti a valore (mod. B-128) verranno chiusi ed i saldi rispettivi dovranno fra di loro concordare.

Il totale dei saldi dei libri, come quello parimenti totale dei conti Mod. B-128 dovrà corrispondere al totale della somma portata in contabilità.

11. Verifiche. — Indipendentemente dalle verifiche che verranno praticate dal Servizio Centrale II, il Servizio IX dovrà sorvegliare che gli inventari di ciascun piroscafo o ferry-boats siano tenuti al corrente e che la esistenza di fatto corrisponda colle scritture d'inventario e colle risultanze contabili.

Le eventuali discordanze dovranno risultare da apposito verbale da trasmettersi al Servizio Centrale IX per le opportune regolarizzazioni.

12. Disposizione transitoria. — Tutte le operazioni che nel presente ordine di servizio riguardano la contabilità inventariale dei materiali galleggianti di competenza del Servizio IX saranno invece provvisoriamente, e fino a nuove disposizioni, disimpegnate dal Servizio Centrale II.

Ordine di Servizio N. 211. (Servizio VIII).

Servizio diretto viaggiatori e bagagli tra il Nord della Francia e l'Italia, via Ventimiglia, Moncenisio e Sempione.

Col 1° luglio 1911 è stata posta in vigore dalle ferrovie francesi una nuova edizione del fascicolo delle Tariffe internazionali G. V. N. 201 e 202 concernente il servizio diretto per viaggiatori e bagagli da Calais-Ville e Calais-Maritime per Genova P. P., Napoli e Roma Termini, via Ventimiglia, Moncenisio e Sempione e per Torino P. N., via Moncenisio.

Nel senso dell'Italia tale servizio è limitato alla corrispondenza da Torino P. N. a Calais Ville, via Moncenisio.

Il fascicolo stesso annulla e sostituisce quello del 1° novembre 1903 ed il relativo supplemento.

Biglietti. — I biglietti sono a libretto di corsa semplice di 1ª e 2ª classe dei colori in uso per i servizi internazionali (rispettivamente *giallo* e *verde*) ed hanno una validità di 10 giorni.

I biglietti danno diritto di prendere posto in tutti i treni del percorso che abbiano vetture di classe corrispondente, salve le limitazioni eventualmente previste dagli Orari Ufficiali.

Sul tagliando relativo alla percorrenza italiana è indicata la quantità delle fermate intermedie ammesse.

Per la controlleria di dette fermate valgono le norme vigenti in proposito per i biglietti interni in foglietto della tariffa differenziale *A*.

Ragazzi. — I ragazzi di età fino a 3 anni sulle ferrovie italiane e francesi e quelli fino a 4 anni sulle ferrovie svizzere sono trasportati gratuitamente, purchè non occupino un posto: quelli di età superiore ai 3 anni sono trasportati con biglietti da ferrovia a ferrovia, secondo le condizioni delle tariffe interne di ciascuna Amministrazione.

Bagagli. — La registrazione dei bagagli e dei velocipedi si effettua secondo le norme e coi moduli comuni ai servizi internazionali per i bagagli.

Sulla percorrenza francese è concessa una franchigia di 30 chilogrammi di bagaglio per ogni viaggiatore, esclusi i ragazzi trasportati gratuitamente.

Nessuna franchigia è concessa per gli altri percorsi.

Nella tariffa le tasse per i bagagli e pei velocipedi sono quindi esposte separatamente per le percorrenze italiane e svizzere — per le quali le tasse si applicano sul peso effettivo arrotondato — e per le percorrenze francesi, le cui tasse sono da applicare previa deduzione della franchigia suaccennata.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 212 (Servizio VIII).

Servizi diretti viaggiatori e bagagli Italo-Olandese ed Italo-Olando-Inglese, via Gottardo e via Sempione-Reno.

Col giorno 1° luglio 1911 sono stati modificati in relazione a quanto prescrive la legge N. 310 del 13 aprile 1911 i prezzi dei biglietti dei suindicati servizi diretti.

Si fa luogo pertanto alla diramazione alle stazioni, alle Agenzie ed agli altri Uffici interessati di un'Appendice alla relativa tariffa, edizione 1° febbraio 1909 (Ordine di Servizio N. 30-1909) nella quale trovansi indicati i nuovi prezzi dei biglietti di cui trattasi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 213. (Servizio VII).

Cambiamento di nome della Stazione di Parona all'Adige.

A datare dal 1° agosto 1911 la stazione di Parona all'Adige della linea Ala-Verona, assumerà la nuova denominazione di Parona di Valpolicella.

Di conseguenza nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche » (edizione 1° luglio 1908), a pagine 68, 128 e 231 ed in tutte le pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della stazione suddetta, dovrà apportarsi analoga variazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 214. (Servizio VIII).

Servizio diretto viaggiatori e bagagli Franco-Italo-Austriaco via Sempione-Ala e Sempione-Cormons.

Col giorno 1° luglio 1911 vennero modificati, in relazione a quanto prescrive la legge N. 310 del 13 aprile 1911, i prezzi dei biglietti del suindicato servizio diretto.

Le ferrovie francesi P. L. M. hanno quindi posto in vigore una nuova edizione del fascicolo delle Tariffe internazionali G. V. N. 201 e 202 concernente il servizio diretto di cui trattasi, il quale comprende i nuovi prezzi e sostituisce quello del 1° dicembre 1909 (Ordine di Servizio N. 340-1909).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9 ed agli agenti delle gestioni dei Compartimenti di Milano e Venezia.

Ordine di Servizio N. 215 (Servizio VII).

Apertura all' esercizio della Ferrovia Cento-S. Giovanni in Persiceto. Servizio cumulativo con la linea Ferrara-Cento-S. Giovanni in Persiceto.

(Vedi Ordine di Servizio N. 321-1909).

Col 10 maggio 1911 è stato aperto all'esercizio e dal 23 luglio 1911 viene ammesso al servizio cumulativo il tronco Cento-S. Giovanni in Persiceto esercitato dalla Società Veneta.

Detto tronco viene considerato a tutti gli effetti come un prolungamento della Ferrara-Cento.

Dal giorno 23 luglio 1911 viene quindi attuato con l'intera linea Ferrara-Cento-S. Giovanni in Persiceto, pei transiti di Ferrara e di S. Giovanni in Persiceto, il servizio cumulativo pei viaggiatori, bagagli, cani e giornali e pei trasporti di merci a G. V., a P. V. A. ed a P. V. O., di bestiame, veicoli, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri, sotto l'osservanza di tutte le condizioni e norme di cui all'Ordine di Servizio N.° 321-1909, e di quelle risultanti in appresso.

1. *Elenco delle stazioni della linea Ferrara-Cento-S. Giovanni in Persiceto, relative distanze dai transiti di Ferrara e S. Giovanni in Persiceto, servizi cui sono abilitate ed impianti fissi di cui sono provviste.* — Le stazioni della linea Ferrara-Cento-S. Giovanni in Persiceto e le relative distanze dai transiti di Ferrara e di S. Giovanni in Persiceto, risultano dal prospetto « allegato *A* », il quale annulla e sostituisce quello corrispondente pubblicato con l'Ordine di Servizio N.° 321-1909.

2. *Tassazione dei trasporti in servizio cumulativo* — La tassazione dei trasporti in servizio cumulativo sarà fatta, salvo contraria domanda del mittente, per quello dei transiti di Ferrara o di S. Giovanni in Persiceto che determina il prezzo complessivo più economico e beninteso senza il cumulo delle distanze.

3. *Concessioni speciali. - Trasporti militari.* — Sono estese al tronco Cento-S. Giovanni in Persiceto tutte le Concessioni Speciali contenute nel fascicolo: « Concessioni Speciali e relative tariffe (edizione 1.° gennaio 1909) » ed il « Regolamento per i trasporti militari (edizione 1.° luglio 1911) ».

I prezzi (comprendenti l'imposta erariale del 13 % e del 2 %) da riscuotersi per i percorsi della linea Ferrara-Cento-S. Giovanni in Persiceto per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli (salva sempre per questi ultimi la tassa minima di L 0,35 per spedizione) risultano dal prospetto « allegato *B* », il quale annulla e sostituisce quello pubblicato con l'Ordine di Servizio N.° 321-1909

4. *Trasporti di viaggiatori e bagagli fra Ferrara e S. Giovanni in Persiceto.* — Il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli fra Ferrara e S. Giovanni in Persiceto sarà fatto e tassato per la linea Ferrara-Cento-S. Giovanni in Persiceto o per il percorso esclusivo delle ferrovie dello Stato a seconda della richiesta del viaggiatore.

5. *Corrispondenze viaggiatori in servizio cumulativo.* — A complemento delle corrispondenze indicate con l'Ordine di Servizio N.° 321-1909, vengono istituite per il transito di S. Giovanni in Persiceto quelle di corsa semplice e di andata e ritorno risultanti dal prospetto « Allegato *C* ». Coll'attuazione delle corrispondenze da Bologna per Cento, Mirabello e S. Agostino per il transito suddetto, vengono soppresse quelle per la via di Ferrara di cui l'Allegato *C* all'Ordine di Servizio N.° 321-1909.

6. *Trasporti di bagagli e cani.* — Per il trasporto dei bagagli a tariffa ordinaria e dei cani, sono da applicarsi per il percorso della linea Ferrara-Cento-S. Giovanni in Persiceto le quote risultanti dal prospetto « Allegato *D* » le quali annullano e sostituiscono quelle comprese nell'Ordine di Servizio N.° 321-1909.

7. *Trasporti a G. V., P. V. Acc. e P. V. Ord., da e per Ferrara e S. Giovanni in Persiceto.* — I trasporti di merci, veicoli, bestiame ecc. da Ferrara per oltre S. Giovanni in Persiceto e viceversa e da S. Giovanni in Persiceto per oltre Ferrara e viceversa saranno eseguiti e tassati, salvo contraria domanda del mittente, per la via mista o per la via assoluta delle Ferrovie dello Stato, secondo che l'una o l'altra risulti complessivamente più economica.

8. *Trasporti tra Ferrara e S. Giovanni in Persiceto.* — I trasporti di merci, veicoli, bestiame, ecc. tra Ferrara e S. Giovanni in Persiceto verranno effettuati e tassati per la via domandata dallo speditore, ed in mancanza di questa per la via più economica.

9. *Esclusione del servizio cumulativo in transito.* — Salvo quanto è stabilito dal precedente punto 7.° non è ammessa l'esecuzione dei trasporti in servizio cumulativo con transito sulla linea Ferrara-Cento-S. Giovanni in Persiceto.

Conseguentemente non possono effettuarsi:

a) Spedizioni in servizio cumulativo da oltre Ferrara per oltre S. Giovanni in Persiceto e viceversa;

b) Spedizioni da oltre Ferrara o da oltre S. Giovanni in Persiceto con appoggio o a stazioni interne della Ferrara-Cento-S. Giovanni in Persiceto, o alle stazioni comuni di S. Giovanni in Persiceto o di Ferrara, con definitiva destinazione a stazioni esclusive delle F. S., o di Amministrazioni corrispondenti.

Le stazioni di Ferrara e di S. Giovanni in Persiceto dovranno segnalare ai competenti controlli, tutti gli estremi dei trasporti che in arrivo alle medesime da stazioni delle Ferrovie dello Stato e Amministrazioni corrispondenti venissero rispediti dai destinatari dopo lo svincolo da Ferrara per S. Giovanni in Persiceto ed oltre, e da S. Giovanni in Persiceto per Ferrara ed oltre.

10. *Ammissione del tronco Cento-S. Giovanni in Persiceto alla convenzione di Berna.* — Essendo stata la linea Cento- S. Giovanni in Persiceto ammessa, come la linea Ferrara-Cento, alla Convenzione di Berna, i trasporti da e per l'estero in provenienza delle stazioni dell'intera linea Ferrara-Cento-S. Giovanni in Persiceto, potranno essere scortati dalla lettera di vettura internazionale.

11. *Scambio del materiale rotabile.* — A modificazione del l'art. 29 dell'Ordine di Servizio N.° 321-1909 viene ammesso che i carri passati dall'una all'altra Amministrazione, quando siano restituiti carichi possano essere riconsegnati ad un transito diverso da quello d'entrata.

I carri restituiti vuoti dovranno sempre essere riconsegnati al transito da cui saranno entrati.

« Avvertesi per norma che sulla linea Cento-S. Giovanni in
« Persiceto non sono ammessi veicoli con un peso per asse supe-
« riore a tonn. 13, nè veicoli con un passo superiore a m. 6.00 se
« con assi rigidi. Per i veicoli col segno ←⊖→ o a carrelli
« nessuna limitazione viene imposta ».

12. *Gestioni contabili al transito di S. Giovanni in Persiceto.* — La stazione di S. Giovanni in Persiceto, come stazione di transito con la linea Ferrara-Cento-S. Giovanni in Persiceto, dovrà provvedere per la tenuta della relativa gestione e per la registrazione e scritturazione dei trasporti, attenendosi alle disposizioni contenute nelle « Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito, ecc. » pubblicate con l'Ordine di Servizio N.° 160-1909, nonchè alle particolari che saranno impartite dai competenti Uffici.

13. *Servizio nella stazione comune di S. Giovanni in Persiceto.* — Nella stazione di S. Giovanni in Persiceto, come già nella stazione di Ferrara, il servizio sarà fatto dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato anche per conto e nell'interesse della linea Ferrara-Cento-S. Giovanni in Persiceto.

Per tutto quanto non è previsto dal presente, valgono le norme e condizioni generali che regolano i servizi cumulativi con le Ferrovie Secondarie.

In base a quanto è detto nel presente Ordine di Servizio e relativi allegati, devono essere fatte opportune aggiunte nelle vigenti pubblicazioni dei servizi cumulativi con le Ferrovie Secondarie, nel volume « Norme di servizio cumulativo con le Ferrovie Secondarie pei trasporti dei viaggiatori e dei bagagli in base alle Concessioni Speciali ed al Regolamento pei trasporti militari (Edizione 1902) » e nell'Allegato *C* all'Ordine di Servizio N.° 321-1909.

Nell'enumerazione dei transiti interni di cui all'art. 3.° delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito », si dovrà aggiungere per la Società Veneta l'indicazione del transito di S. Giovanni in Persiceto.

Inoltre nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1.° luglio 1908) si dovrà:

a pag. 39: completare l'indicazione della linea Ferrara-Cento risultante nella nota (**) con l'aggiunta di « S. Giovanni in Persiceto »;

a pag. 84: di contro al nome della stazione di S. Giovanni in Persiceto esporre un altro asterisco (*), riportando in calce la seguente nota:

« (**) Stazione situata su linea esercitata a regime economico e di transito con la linea Ferrara-Cento-S. Giovanni in Persiceto ».

Opportune modificazioni ed aggiunte saranno pure da introdursi nel fascicolo « *Elenco delle stazioni della Rete dello Stato ecc. ecc., che partecipano alle tariffe Speciali N.° I e II G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo* » (*Edizione 1.° ottobre 1910*), nel quale dovranno esporsi, nelle opportune sedi i nomi delle stazioni di Decima, Ferrara e S. Giovanni in Persiceto, esponendo, di fianco agli ultimi due, il richiamo (1). Alla pagina 56, poi, devesi aggiungere il nome della stazione di S. Giovanni in Persiceto, quale stazione di allacciamento con le ferrovie Venete.

Infine nella Parte Prima della « Prefazione Generale all'Orario Generale di Servizio 1.° maggio 1911 » a pag. 37 e 38 si dovranno fare le opportune aggiunte relative al peso massimo ed al passo massimo dei veicoli ammessi sulla linea Cento-S. Giovanni in Persiceto in armonia a quanto è detto nell'ultimo capoverso del punto 11 del presente Ordine di Servizio.

Ordine di Servizio N. 216. (Servizi V, VI, VII, IX, X, XI).

Regolamento per la disinfezione dei veicoli e dei locali ferroviari.

D'accordo con la Direzione generale della sanità pubblica del Regno, si pubblica l'unito Regolamento contenente le norme di massima relative alla disinfezione dei veicoli e dei locali ferroviari.

Con altro ordine di servizio saranno date quanto prima le istruzioni per l'applicazione del detto Regolamento.

REGOLAMENTO per la disinfezione dei veicoli e dei locali ferroviari.

DISPOSIZIONI GENERALI.

§. 1.

Le seguenti disposizioni riguardano la disinfezione:

1° *dei veicoli ferroviari,* ad eccezione dei carri bestiame, per i quali sono in vigore speciali norme governative e dell'Amministrazione;

2° *dei Piroscafi* della Navigazione dello Stato e dei *Ferry-Boats;*

3° *dei locali ferroviari.*

§. 2.

Le disinfezioni si distinguono in *ordinarie e straordinarie.*

Le disinfezioni *ordinarie* saranno praticate a complemento dell'ordinaria pulizia:

1° alle *carrozze,* almeno una volta l'anno, di regola in occasione delle visite periodiche o della pulizia radicale periodica;

2° *ai piroscafi* ed ai *ferry-boats* ogni semestre ed in occasione del loro passaggio ai bacini di carenaggio;

3° a tutti i *locali ferroviari* più specialmente frequentati dal pubblico (sale d'aspetto, atrî, corridoi, ecc.) non meno di una volta l'anno nell'epoca più favorevole per le esigenze di servizio.

Nelle stazioni le latrine dovranno essere disinfettate almeno una volta al giorno.

§ 3.

Le disinfezioni *straordinarie* saranno praticate nelle carrozze, nei piroscafi, nei ferry-boats e nei locali ferroviari, ogni volta che

in essi siasi verificato un caso di malattia contagiosa, di cui allo art. 129 del Regolamento Generale Sanitario 3 febbraio 1901 numero 45 (1), e in quei casi speciali (treni di emigranti, pellegrinaggi nelle linee frequentate da tubercolotici ecc.), nei quali, su parere conforme del Servizio Sanitario, si riconosca la necessità di una disinfezione del treno e dei locali delle stazioni.

TRASPORTO DEI MALATI CONTAGIOSI.

§ 4.

Quando si richieda il trasporto di un malato, ad eccezione dei casi di somma urgenza, deve essere presentato un certificato medico dal quale risulti la natura della malattia.

Gli individui dichiarati affetti da una delle malattie contagiose, riportate in nota al paragrafo 3, potranno viaggiare, ma soltanto in *compartimento riservato*, non avente comunicazione diretta con gli altri compartimenti ,e qualora la loro malattia *non sia stata compresa* — nelle relative ordinanze della Direzione Generale della Sanità Pubblica — fra quelle, che implicano divieto di viaggiare. Ogni trasporto di ammalati deve essere accompagnato almeno da una persona per la necessaria assistenza.

Tali disposizioni vengono estese ai viaggiatori in partenza nei piroscafi e nei ferry-boats.

§ 5.

Nel caso, in cui l'ammalato abbandoni la carrozza prima che questa sia giunta al termine del viaggio, il personale del treno chiude a chiave il compartimento ritenuto infetto, e quelli con esso comunicanti e non altrimenti isolabili; alza i vetri e fa piombare dalla Stazione tutte le porte d'accesso al compartimento.

---

(1) Sono da considerarsi come malattie infettive dell'uomo, per cui è obbligatoria la denuncia all'Autorità comunale, a termini dell'art. 129 del Regolamento generale sanitario 3 febbraio 1901, N. 45, il morbillo, la scarlattina, il vaiuolo e vaioloide, il tifo addominale, il tifo petecchiale, la difterite, il croup, la febbre puerpuerale, il colera, la febbre gialla, la peste bubbonica ed altre malattie diffusive, sospette di esserlo, che venissero indicate dalla Autorità sanitaria con speciali ordinanze.

Quando ciò non sia possibile, eserciterà una rigorosa sorveglianza, perchè nessuno possa entrare nel compartimento ritenuto infetto.

La carrozza dopo ciò, potrà proseguire fino al termine del viaggio.

§ 6.

Quando durante il viaggio accada che un viaggiatore sia colpito da malattia sospetta contagiosa, il personale del treno deve procurare l'isolamento del malato, facendo passare i viaggiatori, che si trovassero nello stesso compartimento, in altri dei compartimenti vuoti della stessa carrozza e, quando questi fossero tutti occupati, facendo prima passare in altre carrozze i viaggiatori che non hanno avuto contatto col malato.

Nei compartimenti occupati rispettivamente dall'infermo e dai viaggiatori che hanno avuto contatto con lui, non dovranno avere accesso altri passeggieri.

Alla prima fermata del treno, il Capo conduttore avvertirà il Capo Stazione, il quale avviserà telegraficamente il Capo della Stazione di destinazione del viaggiatore, il Ministero dell'Interno (Direzione Generale della Sanità Pubblica), i Prefetti dei luoghi di provenienza e di destinazione, ed i Prefetti, nella cui giurisdizione si trovano le Stazioni capo-linea.

§ 7.

Il Capo del treno, in cui viaggia un individuo riconosciuto o sospettato affetto da malattia contagiosa, nella Stazione, dove questo discende, dovrà subito avvertire il Capo Stazione, al quale curerà che siano consegnati tutti gli effetti del viaggiatore, che possano ritenersi contaminati. Il Capo Stazione avviserà subito il Sindaco per gli opportuni provvedimenti.

I viaggiatori, che hanno avuto contatto con quello ritenuto contagioso, potranno proseguire il loro viaggio; per ciò che riguarda il trattamento da usarsi verso i medesimi, saranno date istruzioni con speciali ordinanze, a seconda delle varie epidemie.

§ 8.

I compartimenti che hanno servito al trasporto dei viaggiatori, di cui al § 4 e 6, dovranno essere regolarmente disinfettati, secondo le norme, che verranno in appresso indicate.

La Stazione che ritira dalla circolazione la carrozza che deve essere dinsinfettata vi applicherà il Mod. *G*-269 (da disinfettarsi), la terrà isolata dalle altre, in luogo appartato e non frequentato dal pubblico, curando che i vetri dei finestrini ne siano alzati e gli sportelli chiusi a chiave e piombati, avviserà quindi telegraficamente la competente squadra di disinfezione, dandone nello stesso tempo notizia al proprio ufficio sanitario.

§ 9.

Avvenuta la disinfezione, ne sarà redatto apposito verbale, firmato dal Capo Squadra responsabile e controfirmato dal Capo Stazione, il quale dopo ciò, potrà rimettere la carrozza in circolazione.

Nel verbale saranno indicati: la serie ed il numero della carrozza ed i compartimenti disinfettati, nonchè tutte le altre indicazioni, che saranno prescritte.

§ 10.

In tutti i casi indicati nei paragrafi 4, 5 e 6, il personale del treno segnerà nel foglio veicoli il numero della carrozza, che deve essere disinfettata seguìto dall'annotazione « *Da disinfettarsi* » *i compartimenti.....*

Il Capo treno darà speciale avvertenza dell'annotazione all'altro Capo treno, nell'eventuale cambio delle squadre, o al Capo Stazione se la carrozza è al termine del viaggio.

DISINFEZIONE DEI LOCALI.

§ 11.

La disinfezione straordinaria dei locali aperti al pubblico, che si abbia ragione di ritenere contaminati, per l'eventuale sosta di una persona riconosciuta o sospettata affetta da malattia con-

tagiosa, sarà praticata dietro diretta richiesta del Capo Stazione, che però ne darà avviso al sanitario competente.

Il locale suddetto dovrà rimanere chiuso e non sarà riaperto al pubblico, fino a che dal Capo Squadra dei disinfettatori non sia rilasciata la dichiarazione dell'avvenuta disinfezione.

La disinfezione di tutti gli altri locali, verrà eseguita dietro disposizione del competente Medico di Riparto, il quale controfirmerà il relativo verbale.

§ 12.

La disinfezione straordinaria dei locali ritenuti infetti dei Piroscafi serà eseguita dietro disposizione del Comandante e sarà praticata con i mezzi e con l'apposito personale di bordo.

La disinfezione straordinaria dei locali ritenuti infetti dei Ferry-boats verrà richiesta dal rispettivo Comandante e praticata dalla squadra di disinfezione più prossima alla sede di approdo, seguendo le stesse norme in uso per le carrozze.

Tanto per le disinfezioni dei piroscafi, come per quelle dei Ferry-boats devono essere redatti — con le solite norme — circostanziati verbali, firmati dal Capo disinfettore responsabile e controfirmati dal Comandante.

SQUADRE DI DISINFEZIONE.

§ 13.

Nei principali centri ferroviari, e di regola presso le sedi degli Ufficî Sanitarî, sono istituite apposite *Squadre di disinfezione*, composte ciascuna di almeno tre agenti, dipendenti dal servizio della Trazione e del Materiale e addestrati nella tecnica delle disinfezioni.

Ogni Squadra dovrà avere a corredo gli apparecchi e gli oggetti necessarî, come in appresso viene specificato.

Il personale di semplice manovalanza, in aiuto a quello della Squadra, verrà fornito — a seconda del bisogno — dal Servizio al quale è affidata la pulizia ordinaria dei veicoli, o da quello che ha in consegna i locali da disinfettarsi.

MATERIALE PER LE DISINFEZIONI.

§ 14.

Ogni località, sede di squadra di disinfezione, avrà in dotazione un apparecchio trasportabile, con motore autonomo, per la spolveratura meccanica.

Ogni Squadra avrà in dotazione almeno:

1° una pompa spruzzatrice per soluzioni corrosive;

2° una pompa spruzzatrice per soluzioni non corrosive;

3° un apparecchio per lo sviluppo della formaldeide;

4° i recipienti, attrezzi ed accessorî, e

5° i disinfettanti, indicati nelle apposite istruzioni;

6° uniformi complete e oggetti varî per la disinfezione personale.

§ 15.

Ogni Piroscafo della Navigazione dello Stato sarà munito degli apparecchi ed oggetti qui sotto elencati:

1° una pompa spruzzatrice per soluzioni corrosive;

2° una pompa spruzzatrice per soluzioni non corrosive;

4° i recipienti, attrezzi ed accessorî, e

4° i disinfettanti prescritti da apposite istruzioni;

5° uniformi complete e oggetti varî per la disinfezione personale.

TECNICA DELLE DISINFEZIONI.

§ 16.

Per le disinfezioni, sia ordinarie che straordinarie, delle carrozze e dei locali ferroviarî, valgono le norme generali seguenti:

Carrozze con addobbi (I e II classe, ecc.). — La disinfezione di dette carrozze comprenderà la *spolveratura, la lavatura e la disinfezione propriamente detta.*

1° La spolveratura degli addobbi dovrà essere praticata di *massima* con apposita macchina spolveratrice.

Qualora in via eccezionale ciò non sia possibile, la spazzolatura sarà praticata con le dovute cautele, previa nebulizzazione antisettica.

2° La lavatura del pavimento dovrà essere praticata con soluzione calda di carbonato di soda al 5 %: quella delle pareti non coperte di stoffa, fino all'altezza dei finestrini, con soluzione calda di sapone molle al 5 %.

3° La disinfezione propriamente detta verrà eseguita mediante nebulizzazione con soluzione di formalina del commercio al 10 %.

§ 17.

Carrozze senza addobbi (di III classe, bagagliai, veicoli postali, ecc.). — La disinfezione delle carrozze senza addobbi comprenderà la *lavatura* e la *disinfezione* propriamente detta:

1° La lavatura delle pareti, dei sedili e del pavimento sarà fatta con soluzione calda di carbonato di soda al 5 %. Le parti così lavate dovranno essere accuratamente asciugate.

2° La disinfezione verrà eseguita con soluzione di sublimato corrosivo al 5 0/00 o di lisoformio grezzo al 10 %.

§ 18.

Ritirata delle carrozze. — La lavatura delle pareti e del pavimento sarà fatta adoperando una soluzione calda al 10 % di sapone molle di potassa.

La disinfezione dell'ambiente verrà fatta con nebulizzazione di formalina al 10 % o con soluzione saponosa di cresolo.

Il vaso, il tubo di scarico e le parti sottostanti saranno disinfettati con latte di calce preparato di recente o meglio con la stessa soluzione saponosa di cresolo.

§ 19.

Disinfezione dei piroscafi dei Ferry-boats. — La disinfezione dei Piroscafi e dei Ferry-boats verrà praticata servendosi dell'apparecchio Clayton e delle apposite pompe spruzzatrici, secondo i bisogni.

§ 20.

Disinfezione dei locali. — La disinfezione dei locali comprende:

1° *La spazzatura e spolveratura completa*, avendo cura di aspergere prima il pavimento con abbondante soluzione di sublimato corrosivo al 5 0/00;

2° *La lavatura del pavimento* con soluzione calda di carbonato di soda al 10 %;

3° *La spolverizzazione delle pareti*, con soluzione di sublimato corrosivo al 5 0/00.

Quando vi siano mobili, tendaggi, arredi e oggetti di metallo, in luogo della nebulizzazione di sublimato, si praticherà la disinfezione mediante sviluppo di aldeide formica.

§ 21.

Disinfezione delle latrine delle stazioni. — La disinfezione delle latrine delle Stazioni sarà fatta lavando il pavimento, le pareti, sino all'altezza di due metri, e gli orinatoi (eccettuati quelli ad olio), con soluzione calda di carbonato di soda al 10 % o con soluzione saponosa di cresolo.

I vasi ed i tubi di scarico delle latrine saranno disinfettati con latte di calce, eccettuati quelli delle latrine a depurazione biologica.

Questi occorrendo, saranno sottoposti al trattamento speciale, che sarà prescritto dalle relative Ordinanze della Direzione Generale della Sanità Pubblica.

§ 22.

Biancherie, effetti letterecci, ecc. — Per le biancherie, effetti letterecci, ecc. la disinfezione sarà fatta, dove ciò è possibile, mediante stufa a vapore d'acqua sotto pressione, o, a seconda dei casi mediante immersione nella soluzione di sublimato corrosivo dal 2 al 5 0/00, o mediante bollitura e lavatura al bucato.

Le disinfezioni, mercè il calore umido, saranno ordinate dal competente Ufficio Sanitario, e praticate mediante stufa Geneste-Herscher montata su carro funzionante da stazione mobile di di-

sinfezione, e perciò munito di un apparecchio per lo sviluppo di vapore di formaldeide e di mastelli per le disinfezioni chimiche.

I servizi interessati daranno le disposizioni e le istruzioni di loro competenza per l'applicazione del presente regolamento.

In singoli casi speciali, e su parere del competente Ufficio Sanitario, è fatta facoltà di derogare alle istruzioni tecniche emanate per le disinfezioni, adottando metodi e disinfettanti diversi da quelli prescritti.

Istruzione N. 3. (Servizio II).

Nuovo modulo pel registro dei conti di personale.

Le operazioni di anticipazioni, addebiti, sequestri e cessioni e massa vestiario, conservano la stessa indole a qualunque Servizio appartenga il personale e poichè sono pure identici gli scopi per i quali si tengono le relative registrazioni, si è ravvisato opportuno di unificare il modulo che, conforme le norme vigenti, dovrà servire per le scritturazioni da tenersi dalle singole Divisioni e dalle Ragionerie Compartimentali per assicurare la necessaria corrispondenza fra le risultanze dei rispettivi riassunti e quelle dei conti individuali.

Il nuovo modulo, che sarà di uso generale, per le Divisioni e Ragionerie incaricate della compilazione dei Riassunti contabili mensili entrerà nella serie (*B*) di quelli del Servizio II e prenderà il N. 266; sarà a fogli interni ed esterni e sostituirà, a tutti gli effetti, il mod. L-414 del Servizio Trazione e Materiale, quello M-196 del Mantenimento e Sorveglianza e tutti gli altri consimili riassuntivi che fossero stati per avventura adoperati.

Dovendo, come più sopra accennato, usarsi per tutte indistintamente le operazioni di personale e quindi anche per quelle di « Sequestri e cessioni », si abolisce anche il mod. *B*-78, posto che diversamente si avrebbe una duplicazione di bilancio mensile.

Le Sezioni e gli Uffici distaccati, che non fanno contabilità, non hanno l'obbligo della tenuta del mod. *B*-266; essi però dovranno continuare ad eseguire tutti quei periodici riscontri i quali

valgano ad assicurare l'esattezza e la regolarità delle operazioni di loro competenza, sulla base dei moduli da essi fin qui tenuti che rimangono immutati anche per l'avvenire, salvo le eccezioni apportatevi dalla presente istruzione.

Il precitato modulo andrà in vigore col nuovo Esercizio 1911-1912 e dovrà essere richiesto ai Magazzini Stampe, i quali ne sono già approvvigionati.

Affinchè non venga compromesso il raggiungimento dello scopo precipuo cui esso mira, si rende necessario che, per le operazioni riguardanti il conto transitorio 121, si adoperino mod. B-266 separati, da aprirsi coi saldi che le Sezioni ed Uffici Centrali o distaccati, dovranno rispettivamente comunicare alle proprie Divisioni e Ragionerie.

Si farà, beninteso, eccezione per il conto di massa vestiario il quale, essendo di sua natura unico e continuo, richiede anche la tenuta di un unico registro *B*-266 nel quale, pertanto, si riporteranno i saldi effettivi al 30 giugno 1911, considerando, aritmeticamente, come già avvenuto il trapasso dal *C*-121 (ex 93), ai corrispondenti conti di bilancio, del saldo al 30 giugno 1909, che il Servizio II regolarizzerà, affrettando all'uopo gli accertamenti tuttora in corso presso alcuni Uffici, come, a semplificazione di cose, solleciterà anche la liquidazione degli altri sottoconti di personale aperti nel conto transitorio 121.

La trascrizione delle ritenute sul registro mod. *B*-266 dovrà effettuarsi dalle Divisioni Compartimentali desumendole direttamente dai relativi ruoli di paga.

Semestralmente, le Divisioni stesse dovranno trasmettere alle rispettive Ragionerie, entro il 70° giorno dal semestre cui si riferisce, il bilancio delle effettuate operazioni, in base al modulo che verrà quanto prima fornito e che nella sua forma riassume il precitato registro *B*-266.

Le Ragionerie, a loro volta, riepilogati i bilanci stessi e unitovi quello riguardante il personale degli Uffici Centrali e distaccati, ne faranno invio al Servizio Centrale II.

Alla fine dell'esercizio, le Sezioni e gli Uffici che hanno la gestione diretta delle operazioni di personale, dovranno provvedere alla compilazione degli elenchi dei saldi individuali trasmettendoli alle rispettive Divisioni o Ragionerie che hanno provveduto

alla registrazione a riassunto dei documenti, affinchè provvedano, a loro volta, agli opportuni confronti colle risultanze del registro *B*-266.

Agli Uffici di Ragioneria incombe, poi, l'obbligo di assicurarsi, ricorrendo anche a sopraluoghi presso le singole Divisioni, della regolare tenuta in corrente del menzionato registro.

Si avverte infine che, in via di eccezione, i moduli *B*-2.., riflettenti il personale delle Officine distaccate dai Depositi, anzichè dagli Uffici Centrali del Materiale e della Trazione, verranno tenuti dalle Officine medesime. I predetti Uffici dovranno però esaminare i bilanci semestrali che saranno loro trasmessi, riassumerli ed inviarli quindi alla Ragioneria di giurisdizione.

Istruzione N. 4. (Servizio IX).

Tenuta delle scorte dei magazzinetti del servizio di navigazione.

Art. 1.°

Presso gli Ispettorati e l'Ufficio Speciale di Navigazione di Messina, sono istituiti dei Magazzinetti autorizzati a tenere a debito del conto di spesa dei materiali di scorta della Navigazione una scorta dei materiali da lavoro e di consumo, dei pezzi di ricambio e di alcuni oggetti d'inventario occorrenti ai piroscafi ed ai Ferry-boats.

La quantità da tenersi normalmente di scorta è determinata dal Servizio Centrale IX.

Art. 2.°

Per i materiali da lavoro e le materie di consumo, come primo impianto, la scorta dovrà limitarsi alla quarta parte del fabbisogno annuo, ed il relativo reintegro dovrà essere richiesto alla fine di ciascun mese.

Per i pezzi di ricambio la scorta dovrà essere limitata allo stretto necessario coll'avvertenza che la relativa rifornitura dai Magazzini Approvvigionamenti, devesi praticare una volta al mese, salvo casi eccezionali d'imprevisto esaurimento della scorta.

Per gli oggetti d'inventario la scorta iniziale dovrà essere limitata allo stretto necessario ed essere costituita colla emissione di appositi buoni F. 19 intestati 1.ª dotazione di scorta. Il reintegro per sostituzione sarà fatto quando se ne presenti la necessità.

Art. 3.°

Alle disposizioni di cui al precedente Art. 2 fanno eccezione:

a) La fornitura dei lubrificanti che sarà fatta periodicamente dal Servizio VI, in base al consumo medio mensile che sarà accertato e comunicato dal Servizio Centrale IX.

b) La fornitura del carbone che sarà pure fatta periodicamente dal Servizio VI in base al consumo medio mensile che risulterà dai prelevamenti eseguiti coi buoni di cui l'art. 9.°

Art. 4.°

Le dotazioni di scorta dei Magazzinetti, stabilite dal Servizio Centrale IX, non potranno essere aumentate se non previa autorizzazione. Gli Ispettorati quindi non daranno corso alle richieste emesse dai Magazzinetti se non fossero nei limiti delle scorte stabiliti.

Art. 5.°

I materiali che formano la scorta, o che vengono momentaneamente per lavori urgenti a rinforzarla, debbono essere conservati in locali chiusi, muniti di opportune scaffalature per la ripartizione dei singoli materiali, ad eccezione degli olii, pitture e consimili che dovranno essere custoditi in appositi recipienti e possibilmente riuniti in una sola stanza.

Le materie infiammabili dovranno essere conservate in uno speciale riparto chiuso.

I vari scomparti delle scaffalature dovranno essere muniti di cartellino sul quale, oltre la voce del materiale conforme alla prescritta nomenclatura, dovrà essere indicata la quantità assegnata di scorta.

Art. 6.°

I materiali tolti d'opera versati dai piroscafi dovranno essere custoditi in locali separati, chiusi agli effetti del vincolo doganale, tenendo distinti quelli di valore, i pezzi di ricambio, e gli oggetti d'inventario, in attesa che ne venga effettuato il versamento a Magazzino con i mod. F. 21 che dovranno essere subito emessi dal Magazzinetto, ma, in tale attesa, tenuti in sospeso presso l'Ispettorato.

Per quei materiali inservibili e versati che si ritenesse invece conveniente di utilizzare in altro modo, saranno periziati per stabilirne il valore reale, da prendersi in carico da parte del Magazzinetto mediante fittizio versamento al Magazzino Approvvigionamenti, emettendo il mod. F. 21 e col contemporaneo prelievo previa emissione del mod. F. 19 sotto la nuova voce, stabilita dalla Commissione di perizia, per aumento o reintegro scorta a seconda dei casi.

Art. 7.°

L'incaricato della custodia e della distribuzione dei materiali presso i Magazzinetti dovrà registrare nell'etichetta di ciascuna voce, mod. *R*-52, le quantità che riceve dal Magazzino, ed a fine mese quella che ha consegnato ai richiedenti. Analoghe registrazioni verranno praticate per il passaggio dei materiali fra i Magazzinetti di cui all'art. 17.

Art. 8°.

Le richieste del bordo al Magazzinetto sono fatte con buoni mod. R. 50 A per la nave; R. 50 B per la macchina; ed R. 50 C. per la camera.

Al bordo rimane la matrice del buono.

La distribuzione dei materiali richiesti non potrà essere fatta dal Magazzinetto se non in seguito alla consegna dei suddetti moduli firmati dai richiedenti e vistati dal Capo dell'Ispettorato o chi per esso, a seconda del caso, autorizzato a porre tale visto per eseguire il prelievo.

Art. 9.°

I buoni del bordo dovranno essere fatti separatamente per le materie da lavoro e di consumo; per i pezzi di ricambio e per gli oggetti d'inventario.

Dovranno pure essere emessi buoni separati per le sostituzioni dei pezzi di ricambio e degli oggetti d'inventario dei quali non viene effettuato il relativo versamento, giustificandone il motivo nel buono stesso.

Per i prelievi del carbone dovranno essere emessi buoni mod. F. 19 che dai Depositi Combustibili autonomi saranno contabilizzati conforme praticasi per i prelevamenti non eseguiti dai macchinisti della Trazione.

Art. 10.°

L'incaricato del Magazzinetto dovrà tenere inoltre in evidenza ed assicurarsi dei versamenti degli oggetti d'inventario e dei pezzi di ricambio senza dei quali, salvo casi eccezionali da giustificarsi con apposita annotazione sul buono di prelievo, non consegnerà l'oggetto od il pezzo domandato per la sostituzione.

Art. 11.°

Per ogni singolo piroscafo, e partitamente per nave e camera e per la macchina, l'incaricato del Magazzinetto registrerà nei rispettivi Riassunti R. 53 le quantità delle materie prelevate con i buoni R. 50 soddisfatti, ed alla fine del mese totalizzerà nei Riassunti stessi le varie somministrazioni per voce.

Le quantità totali somministrate saranno riportate dai suddetti Riassunti R. 53 partitamente per singolo piroscafo sulla richiesta R. 51 da compilarsi in triplice esemplare.

Le quantità totali risultanti dal mod. R. 51 verranno registrate in uscita sulle rispettive etichette.

Art. 12.°

L'incaricato suddetto a fine mese emetterà pure richiesta mod. F. 19 per il reintegro dei pezzi di ricambio corredandola del mod. F 21 di versamento.

Per gli oggetti d'inventario appartenenti alla scorta, saranno invece emessi i prescritti mod. F. 23 ed F. 21, avendo però cura di separare le richieste degli oggetti di cui non viene effettuato il versamento, e ciò per le eventuali contestazioni ed addebiti da farsi al personale responsabile.

Art. 13.°

Entro i primi cinque giorni del mese successivo tutte le sud dette richieste ed i Riassunti, ad eccezione di una copia del mod. R. 51 che sarà trattenuta dall'incaricato del Magazzinetto, verranno trasmesse all'Ispettorato, il quale, dopo opportuna verifica, tratterrà presso di sè tutti i mod. R. 50, invierà i Riassunti R. 53 alla Sede Centrale, e le richieste R. 51, F. 19 ed F. 23, debitamente vistate, al Magazzino Approvvigionamenti.

I mod. F. 21 in ordine a quanto è disposto all'art. 5°, dopo vistati, verranno rimessi al detto Magazzino all'atto dell'effettivo versamento dei materiali.

Art. 14.°

Il Magazzino approvvigionamenti in base ai mod. R. 51 effettuerà la somministrazione delle quantità richieste, esponendo nel modulo stesso i prezzi unitari ed i relativi importi; tratterrà per suo uso un esemplare ed allegherà l'altro all'accompagnatoria mod. F. 20 da trasmettersi per l'accettazione all'Ispettorato il quale, dopo i debiti accertamenti e le necessarie comunicazioni al Magazzinetto per le sue registrazioni, restituirà accettato al Magazzino il tagliando di ricevuta F. 20 e rimetterà al proprio Servizio Centrale il mod. R. 51 con l'altro tagliando F. 20, pure accettato.

Le richieste F. 19 avranno corso isolatamente seguendo la procedura normale, e cioè saranno rimesse dal Magazzino Approvvigionamenti al Magazzinetto per l'accettazione, il quale ne farà la restituzione nel modo sopraindicato.

Per le richieste F. 23 di sostituzione di oggetti d'inventario appartenenti alle scorte, il Magazzino Approvvigionamenti vi darà corso, ancorchè non sia stato effettuato il reale versamento del-

l'oggetto domandato per ricambio. In questo caso però l'Ispettorato della Navigazione esporrà nel mod. F. 23 la dichiarazione che l'oggetto da sostituire venne versato al Magazzinetto ove viene custodito per le operazioni di cui l'art. 6.° salvo i casi eccezionali di cui all'art. 10.°

Art. 15.°

Tutti gli addebiti saranno dati dall'Economato con imputazione al Conto d'odine del servizio IX; solamente le somministrazioni del carbone saranno imputate direttamente al relativo conto di spesa per piroscafo.

I Magazzini Approvvigionamenti e l'Economato non dovranno perciò tener conto dei partitari indicati sugli F. 19, F. 23, ed R. 51 poichè tale indicazione viene esposta dai Magazzinetti, per norma del Servizio Centrale IX.

Art. 16.°

Qualora dal Magazzino Approvvigionamenti non venisse soddisfatta per intiero la richiesta mod. R. 51, il Magazzinetto prenderà nota delle partite mancanti, a saldo di quanto venne richiesto per rinnovare la domanda.

Art. 17.°

I passaggi dei materiali di scorta tra i Magazzinetti sono stabiliti dal Servizio Centrale IX e non danno luogo a nessuna operazione contabile.

Per tale passaggio sarà dal Magazzinetto cedente emessa accompagnatoria F. 28 da registrarsi in uscita sull'etichetta R. 52 e da trasmettersi per le analoghe scritturazioni in entrata a quello ricevente. Questa accompagnatoria, firmata dagli interessati, sarà inviata al Servizio Centrale IX per le operazioni di sua competenza.

Art. 18.°

Il Servizio Centrale disporrà delle verifiche saltuarie che però non dovranno distanziarsi tra loro oltre il periodo di 4 mesi.

Queste verifiche si faranno in base alla situazione o verbale

di verifica mod. R. 55 per le materie da lavoro e di consumo, ed R. 55-bis per i pezzi di ricambio e degli oggetti d'inventario.

Il verbale di verifica redatto in doppio o triplo esemplare, secondo i casi, verrà ritirato da ciascun firmatario, e servirà di base al Servizio Centrale per le regolarizzazioni contabili delle differenze eventualmente riscontrate.

Tali verifiche non sostituiscono, nè escludono quelle che il Servizio Centrale II ritenesse di dover fare in relazione a quanto dispone l'ordine di Servizio N. 146-1909.

Art. 19.°

Alla fine di ogni esercizio dovrà essere fatta dal Servizio Centrale la chiusura del Conto corrente di dotazione mod. F. 23 per verificare le scorte di ogni singolo Magazzinetto.

All'uopo sarà provveduto per la verifica e constatazione reale delle scorte, conforme al disposto dell'Art. 16.

Art. 20.°

Le verifiche di regola si estenderanno a tutta la scorta; eccezionalmente però potranno riflettere una parte soltanto delle scorte, ma senza emettere in nessun caso il controllo dei materiali di valore.

La presente istruzione annulla e sostituisce la Circolare provvisoria N. $\frac{26\text{-VI}}{1\text{-IX}}$ e N. $\frac{52\text{-VI}}{10\text{-IX}}$ rispettivamente del 6 giugno e 31 dicembre 1910.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Allegato A all'Ordine di Servizio N. 215-1911.

Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane

Società Anonima sedente in Padova — Direzione d'Esercizio: PADOVA

Esercizio della linea FERRARA-CENTO-S. GIOVANNI IN PERSICETO

Il servizio cumulativo oltrechè alle Ferrovie dello Stato è esteso a tutte le linee staccate della Società Veneta (esclusa la linea Torrebelvicino-Schio-Arsiero), e anche alle Ferrovie Nord Milano, Reggio Emilia, Santhià-Biella, Bari-Locorotondo, Valle Brembana, Rezzato-Vobarno, Alessandria-Ovada, Verona-Caprino, Sondrio-Tirano, Grignasco-Coggiola, Brescia-Iseo e Iseo-Edolo, Valsugana, Reggio-Emilia-Ciano d'Enza, Lago di Como «Lariana», Lago d'Iseo (transito Paratico), alla linea Cerignola Stazione-Cerignola Città ed al Lago Maggiore.

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Servizi cui sono abilitate					Impianti fissi							Distanze dal transito di	
							Piani caricatori		Bilancie a ponte		Grue fisse				
		Grande veloc.	P. V. accel.	P. V. ordin.	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	di testa	di fianco	quantità	portata in tonnellate	quantità	portata in tonnellate	Sagoma limite	Ferrara	S. Giovanni in Persiceto
Ferrara (*)	Ferrara-Cento-S. Giovanni in Persiceto	G	A	P	VB	D	T	4.F	1	10	1	30	SL	—	46
Vigarano Mainarda		G	A	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	SL	9	37
Mirabello		G	A	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	SL	13	33
S. Carlo		G	A	P	VB	—	—	—	—	—	—	—	—	18	28
S. Agostino		G	A	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	SL	20	26
Dosso		—	—	P (1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25	21
Renazzo Corpo Reno		G	A	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	SL	28	18
Cento		G	A	P	VB	D	—	F	1	30	1	6	SL	32	14
Decima		G	A	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	—	38	9
S. Giovanni in Persiceto (**)		G	A	P	VB	—	T	2.F	1	3	1	30	SL	46	—

(1) Limitatamente ai trasporti a carro completo.
(*) Stazione comune colle Ferrovie dello Stato e colla Ferrovia Suzzara-Ferrara.
(**) Stazione comune colle Ferrovie dello Stato.

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 215-1911*

PROSPETTO dei prezzi da riscuotersi per il percorso sulla Ferrovia "Ferrara-Cento-S. Giovanni in Persiceto„ per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli eseguiti in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari.

STAZIONI	Amministrazione e linea alla quale appartengono	TRANSITI (punti di allacciamento colle reti principali	Distanza dal transito in Km.	TARIFFA differenziale B			Tariffa speciale per operai in comitiva	TARIFFA militare			BAGAGLI. Base per tonnellate divisibile di 10 in 10 Kg.
				1ª classe	2ª classe	3ª classe	3ª cl.	1ª classe	2ª classe	3ª classe	
Cento	Ferrovia Ferrara-Cento-S. Giovanni in Persiceto.	Ferrara	32	2.35	1.60	1.10	0.80	0.95	0.70	0.50	7.232
		S. Giov. Pers.	14	1.05	0.70	0.50	0.40	0.40	0.30	0.20	3.164
Decima		Ferrara	38	2.75	1.90	1.30	1.05	1.10	0.80	0.55	8.588
		S. Giov. Pers.	9	0.65	0.45	0.30	0.25	0.30	0.20	0.15	2.032
Dosso		Ferrara	25	1.80	1.25	0.85	0.70	0.75	0.55	0.40	5.650
		S. Giov. Pers.	21	1.55	1.05	0.70	0.60	0.60	0.45	0.30	4.746
Mirabello		Ferrara	13	0.95	0.65	0.45	0.35	0.40	0.30	0.20	2.938
		S. Giov. Pers.	33	2.40	1.65	1.10	0.90	0.95	0.70	0.50	7.458
Renazzo Corpo Reno.		Ferrara	28	2.05	1.40	0.95	0.80	0.80	0.60	0.40	6.328
		S. Giov. Pers.	18	1.30	0.90	0.60	0.50	0.55	0.40	0.30	4.068
S. Agostino		Ferrara	20	1.45	1.—	0.70	0.55	0.60	0.45	0.30	4.520
		S. Giov. Pers.	26	1.90	1.30	0.90	0.70	0.75	0.55	0.40	5.876
S. Carlo		Ferrara	18	1.30	0.90	0.60	0.50	0.55	0.40	0.30	4.068
		S. Giov. Pers.	28	2.05	1.40	0.95	0.80	0.80	0.60	0.40	6.328
Vigarano Mainarda.		Ferrara	9	0.65	0.45	0.30	0.25	0.30	0.20	0.15	2.034
		S. Giov. Pers.	37	2.70	1.85	1.25	1.00	1.05	0.80	0.55	8.362

Allegato C *all'Ordine di Servizio N. 215-1911.*

PROSPETTO dei prezzi dei biglietti di corsa semplice e di A. R. in servizio cumulativo fra le Ferrovie dello Stato e la Ferrovia Ferrara-Cento-S. Giovanni in Persiceto pel transito di S. Giovanni in Persiceto.

CORRISPONDENZE		Via	Repartizione	Km.	Corsa semplice			Andata-ritorno		
Da	A				1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe
		S. Giovanni in Persiceto	Stato	21	1.—	1.—	0.50	1.50	1.50	0.60
			Soc. Veneta .	14	1.60	1.15	0.75	2.40	1.70	1.10
Bologna . .	Cento . . .		Totale . .	35	2.60	2.15	1.25	3.90	3.20	1.70
			»	21	1.—	1.—	0.50	1.50	1.50	0.60
			»	9	1.05	0.75	0.50	1.55	1.10	0.70
»	Decima . .		»	30	2.05	1.75	1.—	3.05	2·60	1.30
			»	21	1.—	1.—	0.50	1.50	1.50	0.60
			»	33	3.75	2.65	1.70	5.60	3.95	2.55
»	Mirabello .		»	54	4.75	3.65	2.20	7.10	5.45	3.15
			»	21	1.	1.—	0.50	1,50	1.50	0.60
			»	26	2.95	2.10	1.35	4.45	3.10	2.—
»	S. Agostino		»	47	3.95	3.10	1.85	5.95	4.60	2.60

Allegato **D** *all'Ordine di Servizio N. 215-1961.*

PROSPETTO dei prezzi da riscuotersi per il percorso sulla Ferrovia Ferrara-Cento-S. Giovanni in Persiceto, per i trasporti dei bagagli a tariffa ordinaria e dei cani.

Dalla Stazione di Ferrara a	Km.	BAGAGLI. Tasse per chilogrammi										Oltre 100 Kg. Prezzo per tonnellata divisibile di 10 in 10 chilogrammi	CANI. Prezzo per capo
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100		
Cento	32	0,35	0.35	0.45	0.60	0.75	0.90	1.05	1.20	1.35	1,45	14.464	0.75
Mirabello . . .	13	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.40	0.45	0.50	0.55	0.60	5.876	0.30
S. Agostino .	20	0.35	0,35	0.35	0.40	0.50	0.55	0·65	0.75	0.85	0.95	9.04	0.50
Dalla Stazione di S. Giovanni in Persiceto a													
Cento	14	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.40	0.45	0.55	0.60	0.65	6.328	0.35
Decima	9	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0,35	0.35	0.35	0.40	0.45	4.068	0.25
Mirabello . . .	33	0.35	0.35	0.45	0.60	0.75	0.90	1.05	1.20	1.35	1.50	14.916	0.75
S. Agostino .	26	0.35	0.35	0,40	0.50	0.60	0.75	0.85	0.95	1.10	1.20	11.752	0.60

SENTENZE

Trasporto di merci infiammabili, esplodenti, fulminanti od altrimenti pericolose - art. 401 del cod. di commercio, 130 lett. c, Tariffa generale, alleg. D legge 27 aprile 1885, categorie 3 a 6 Regolamento per il trasporto delle merci pericolose e nocive, allegato 9 alla Tariffa generale.

La presunzione di irresponsabilità dell'Amministrazione ferroviaria sancita dall'alinea C. dell'art. 130 della Tariffa generale si riferisce non soltanto alle merci che sono infiammabili per combustione spontanea, derivante dalla loro intrinseca composizione, indipendentemente da causa esterna capace di provocarne l'accendimento, ma ancora a quelle che sono soltanto facilmente infiammabili ed accensibili a causa della loro natura.

Lo zolfo ramato appartiene a questa classe di merci e in caso di incendio dello stesso incombe a chi l'allega contro il vettore il provare che il danno avvenne per colpa di questo, presumendosene, fino a prova contraria, la irresponsabilità.

CASS. Roma - Udienza 17 ottobre 1910 - Pagano Guarnaschelli, P. P.; Palmieri, est.; Tofano, P. M. (concl. conf.) - Ferrovie dello Stato c. Società Miniere Sulfuree.

FATTO

Ritenuto che la Società Miniere Sulfuree Trezza Albani Romagna nel 23 marzo 1908 consegnò alla stazione ferroviaria di Bellisio Solfare cento quintali di zolfo ramato raccolto in sacchi per essere spedito a piccola velocità, e con tariffa speciale al Consorzio cooperativo molisano in Campobasso, ma la merce non giunse a destinazione, perchè durante il viaggio fu distrutta per effetto di accensione.

L'Amministrazione ferroviaria convenuta dalla Società presso il Tribunale di Roma per ottenere la riparazione dei danni patiti,

eccepì nel merito che la distruzione dello zolfo era accaduta per effetto di rapida ossidazione della merce in modo da dar luogo ad accensione, e che il danno quindi erasi verificato per essere la merce stessa di natura pericolosa, onde essa non poteva essere tenuta responsabile, salvo che la Società non dimostrasse la sua colpa a mente dell'articolo 130 delle Tariffe alleg. *D* alla legge 27 aprile 1885 n. 3048, il che non fu fatto.

La Società a volta sua sostenne che lo zolfo non è materia infiammabile e pericolosa, nè può far luogo ad accensione spontanea onde non riesce applicabile la predetta disposizione.

Il Tribunale con sentenza 5 luglio 1909 fece diritto alla eccezione dell'Amministrazione, e respinse la domanda, la quale invece, fu accolta dalla Corte di Appello di Roma con decisione 28 dicembre 1909-18 gennaio 1910.

Osservò la Corte di merito innanzi tutto che per la norma generale contenuta nell'articolo 400 del Codice di commercio, l'Amministrazione ferroviaria, come ogni altro vettore, è responsabile della perdita e dell'avaria delle cose affidatele per il trasporto, dal momento in cui le riceve a quello della riconsegna al destinatario, quando non provi che la perdita o l'avaria sia derivata da caso fortuito o forza maggiore, o dal vizio e natura delle cose stesse, o pure dal fatto del mittente o destinatario. A cotesta norma, confermata dalla legge 27 aprile 1885 sulle Convenzioni ferroviarie e relative tariffe, fu fatta eccezione, soggiunse la Corte, in ordine all'onere della prova con l'articolo 130 delle dette Tariffe *alleg. D*), il quale dispone che l'Amministrazione, a meno che non sia provata la sua colpa, non risponde delle perdite ed avarie in diversi casi ivi enumerati, tra i quali quello previsto dal capoverso della lettera *C*, riguardante le merci *infiammabili, esplodenti, fulminanti od altrimenti pericolose*, ove il danno possa essere considerato come conseguenza della proprietà pericolosa delle merci stesse, o del loro modo d'imballaggio.

Da codesta disposizione risulta chiaro, proseguì a ragionare la Corte, che le merci pericolose ivi menzionate siano quelle che possono essere suscettive di accensione o combustione spontanea per effetto della loro intrinseca composizione e ritenne e giudicò che lo zolfo non potesse esserci compreso. Non ricorrendo quindi, concluse la Corte, la eccezione invocata dall'Amministra-

zione, questa deve rispondere della perdita della merce, senza che la Società resistente abbia obbligo di dimostrare la colpa dell'Amministrazione stessa.

Da questa sentenza l'Amministrazione ferroviaria propose ricorso per l'unico motivo: violazione degli articoli 401 del Codice di Commercio, 130 lettera *C*, tariffe *all. D.* alla Legge 27 aprile 1885, e del regolamento pel trasporto delle merci pericolose e nocive *all.* 9 alle tariffe stesse (categorie 3, 4, 5 e 6).

Considerato in

DIRITTO

Che bene la Corte di Appello ricordò la norma generale contenuta nell'articolo 400 del Codice di Comm. relativa alla responsabilità del vettore per le perdite e le avarie delle cose affidategli pel trasporto, dal momento in cui le riceve insino a quello della riconsegna, salvo che provi essere la perdita od avaria derivata da caso fortuito o di forza maggiore, o dalla natura o vizio delle cose, o dal fatto del mittente o del destinatario. E bene anche aggiunse che l'art. 130 delle tariffe unite alla legge del 28 aprile 1885 sulle convenzioni ferroviarie contiene eccezioni alla detta norma, nel senso che l'Amministrazione ferroviaria non può essere tenuta responsabile delle perdite ed avarie, senza che non sia dal danneggiato provata la sua colpa nei casi ivi menzionati, tra i quali è quello, onde si discute, previsto dal capoverso lettera *C* dell'articolo medesimo. Ma a giudizio di questo Supremo Collegio la Corte di merito non intese ed applicò razionalmente il ricordato capoverso lettera *C*. E per vero esso statuisce la irresponsabilità dell'Amministrazione, salvo la prova della sua colpa, nel caso di trasporto, *di merci infiammabili, esplodenti, fulminanti od altrimenti pericolose in quanto il danno derivato sia la conseguenza della proprietà pericolosa delle merci stesse e del loro imballaggio.*

Ora la Corte ritenne (ed in ciò è il fondamento della sua decisione) che cotesta disposizione riguardi non le merci pericolose per essere facilmente accensibili, bensì quelle che sono *infiammabili per combustione spontanea* derivante dalla loro *intrinseca composizione.* E questo concetto espresso in forma alquanto

incerta, e la distinzione ammessa dalla Corte, non può essere approvata.

Imperocchè l'art. 130 delle Tariffe deve essere interpretato *tota lege perspecta*, cioè in relazione alle altre disposizioni contenute nella tariffa stessa e nei suoi molti allegati.

Ciò posto, è di grave momento rilevare che le sostanze che possono accendersi *spontaneamente e per semplice sfregamento*, come la nitroglicerina, i picrati esplodenti all'urto, i fulminati di oro e di argento ed altrettali prodotti, esclusi già dall'art. 71 delle Tariffe dal trasporto a piccola velocità, furono con divieto più generale ed assoluto esclusi addirittura dal trasporto per strada ferrata dallo art. 1 ultimo capoverso del regolamento pel trasporto delle *merci pericolose e nocive*, che costituisce l'allegato 9 alle convenzioni ferroviarie. Se dunque di codesti prodotti pericolosi che possono accendersi a causa della loro composizione per effetto di spontanea combustione o per semplice sfregamento od attrito non è consentito il trasporto sulle vie ferrate nemmeno a piccola velocità, l'art. 130 su ricordato, che si occupa di sostanze e merci trasportabili, deve avere riferimento a merci e sostanze di altra natura e cioè che non siano tra quelle pericolose per essere suscettive di combustione ed accensione spontanea, od in seguito a semplice sfregamento od attrito come è scritto nell'art. 71 delle Tariffe e primo del Regolamento *allegato 9*. Ed allora a rigore di logica deriva che il capoverso all'alin. *C* dell'art. 130 delle Tariffe non può riguardare che le merci che siano pericolose perchè facilmente infiammabili ed accensibili a causa della loro natura, non già che siano accensibili per effetto di combustione spontanea, indipendentemente da causa esterna capace a provocarne l'accendimento. Ed infatti il concetto che informa la disposizione del capoverso lettera *C* dell'articolo 130 è quello relativo alla qualità pericolosa in genere della merce, imperocchè dopo che si fece parola di merci infiammabili, esplodenti, fulminanti, si aggiunse « *od altrimenti pericolose* » la quale espressione non può non comprendere quei prodotti che siano pericolosi per essere di loro natura e per la loro qualità facilmente infiammabili ed accensibili, sebbene non per effetto di combustione spontanea.

Che ulteriore argomento per dimostrare la fallacia del giu-

dizio della Corte può desumersi dal carattere delle altre ipotesi previste dall'art. 130 per le quali come per quella di cui è cenno nel capoverso della lettera *C* è invertito l'onere della prova della colpa a favore dell'Amministrazione ferroviaria, ove accadano avarie o deperimenti. Imperocchè tra codeste ipotesi sono designate quelle riguardanti le diminuzioni di peso di pesce fresco, neve e merci simiglianti, in quanto sia la conseguenza della loro natura e del trasporto; i liquidi ed altre sostanze facili a fermentare ed a corrompersi ed a subire l'influenza dell'atmosfera, i metalli facili a prendere la ruggine, gli animali viventi (lettere *A*, *E*, *G*). Ora, queste ipotesi di pericoli di avarie sono evidentemente di minore importanza rispetto a quella che si riferisce alle merci e prodotti che sieno facili ad accendersi od infiammarsi, col danno eventuale anche di persone diverse dallo speditore. E se le disposizioni della Tariffa prescrissero la suddetta inversione della prova della colpa per le prime, non poterono non prescriverla per l'altra.

Che ciò posto, resta ad esaminare se lo zolfo ramato sia di sua natura materia facilmente infiammabile ed accensibile, sebbene non per effetto di combustione spontanea, e non può essere dubbio lo avviso affermativo. Imperocchè il regolamento suddetto (alleg. 9) relativo al trasporto delle *merci pericolose e nocive*, nel designare quelle che sono di *facile combustione*, nonchè i combustibili, estende la menzione alle fibre vegetali, canape, lino, stoppa e simiglianti, ramoscelli, fascine di legna minûta, carta, legna da ardere, carboni vegetali o di legna, sostanze grasse, cera, bitume, olii, vernici (categoria 3 e 4) ed infine letteralmente anche allo zolfo (categoria 5).

Che l'Amministrazione ferroviaria attende ad un servizio ponderoso sopratutto per l'enorme movimento e trasporto di merci, con grande benefizio della industria e del commercio. Fu naturale quindi che con criterî equi, non ristrettivi, si fosse regolata la materia relativa alla sua responsabilità in dipendenza di avarie o perdite, e disposto che nelle ipotesi menzionate con l'articolo 130 l'onere della prova della colpa del vettore fosse a carico del danneggiato, come fu ben razionale che tra codesta ipotesi fosse stata posta quella riguardante le merci soggette per

loro natura a facile combustione ed accensione, da poter aver luogo nonostante la diligenza cui il vettore è tenuto.

Che quindi l'Amministrazione ricorrente a ragione si dolse che la Corte di merito abbia negato l'applicabilità alla specie dell'art. 130 lettera *C* delle tariffe. Onde la sentenza denunziata, come quella che ebbe a dare non retta interpretazione della detta disposizione deve essere annullata.

P. Q. M. cassa e rinvia etc.

Risarcimento di danni — Azione contro l'Amministrazione ferroviaria.

Il destinatario non ha azione contro l'Amministrazione ferroviaria, per risarcimento dei danni dipendenti dal contratto di trasporto, se non ha proceduto allo svincolo, reale o simbolico, della spedizione, anche se è in possesso della ricevuta di spedizione.

Tanto meno questo semplice possesso può bastare, in mancanza di atto regolare e legale, a stabilire nel destinatario la qualità di mandatario del mitente, come non può servire all'uopo la dimostrazione di essere proprietario della merce, oggetto del trasporto.

CASS. TORINO - Udienza del 17 giugno 1910 - Osterman, P. P.; Peyrani, est.; - Musetti c. Ferrovie dello Stato.

FATTO

Musetti Attilio, falegname in Giovagallo di Tresana con citazione 5 agosto 1908 conveniva l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato davanti al Pretore di Aulla esponendo:

Che esso Musetti il 9 giugno precedente aveva comprato da Domenico Cozzani in Spezia 95 tavole di abete per un importo di L. 270 state spedite il 10 stesso mese a piccola velocità ferme in stazione di Aulla.

Che recatosi esso Musetti alla stazione per ritirarle, trovò che le stesse erano state già ritirate e svincolate da altra persona.

Chiedeva pertanto la condanna delle Ferrovie al pagamento di L. 270 prezzo delle tavole, L. 4,50 per porto pagato e L. 100 per danni.

L'Amministrazione ferroviaria comparsa in causa eccepì la carenza d'azione nell'attore, perchè non avendo svincolata la spedizione e non essendo in suo potere il bollettino di spedizione non aveva diritto di reclamare nè di agire in giudizio.

Replicava il Musetti che il suo diritto ad agire era fondato perchè egli era in possesso della ricevuta di spedizione statagli rilasciata dal mittente ed anche della fattura della merce debitamente quitanzata.

Deduceva poi a prova per testimoni a che nel giugno ultimo l'attore Musetti si portò alla stazione di Aulla per svincolare le tavole da lui comprate a Spezia il 9 giugno 1908 da certo Cozzani Domenico, e ritirare di conseguenza il bollettino di spedizione ma presentatosi all'Ufficio addetto non vi trovò più il detto bollettino, nè la merce, la quale era stata svincolata ed asportata da certo De Benedetti detto Parigi.

Le Ferrovie si opposero all'ammissione di questa prova perchè irrilevante ed inconcludente, ed il Pretore con sentenza 18 novembre 1908 ritenendo che la Amministrazione ferroviaria avesse ammesso in fatto il contenuto della deduzione testimoniale attrice; che manifesta fosse la colpa delle Ferrovie se il Musetti non era in possesso del bollettino di spedizioni; che il diritto ad agire nel destinatario fosse fondato nella prova data di essere proprietario della merce da lui pagata, e nel possesso della ricevuta di spedizione, il che dimostrasse l'accordo fra mittente e destinatario; che quest'ultimo solo dovesse agire in giudizio; accolse le conclusioni attrici.

Appellarono le Ferrovie e conchiusero perchè dichiarata la carenza d'azione del Musetti, fossero respinte le di lui domande.

In subordine si dichiarassero tenute le appellanti al solo pagamento del valore del legname e della tassa di trasporto.

Il Musetti sostenne il ben giudicato. Il Tribunale di Massa con sentenza 1-4 giugno 1909 ritenne che non avendo il Musetti proceduto allo svincolo, o quanto meno fatto formale richiesta

alle Ferrovie per effettuarlo non avesse azione per far valere le ragioni di danno derivanti dal contratto di trasporto, e ciò stante dichiarò allo stato degli atti inammissibile la sua domanda.

Il Musetti ricorse contro questa sentenza di cui chiede l'annullamento per tre mezzi cui resistono le Ferrovie con controricorso.

La Corte considerato che col primo mezzo si deduce la violazione degli articoli 360 n. 6 e 517 n. 6 della procedura, ciò nonchè degli articoli 486 e 487 dello stesso Codice, perchè il Tribunale non abbia preso in esame la prova che l'attore aveva dedotto in prima sede, la quale, nel caso di riforma della sentenza del Pretore, doveva intendersi riprodotta per l'effetto devolutivo dell'appello.

Come si è osservato in linea di fatto il Musetti davanti al Pretore aveva dedoto a prova per testimoni, che portatosi alla stazione di Aulla per svincolare le tavole oggetto della spedizione, egli più non aveva trovato in detto Ufficio, nè il bollettino di spedizione, nè la merce la quale era stata svincolata ed asportata da certo De Benedetti detto Parigi.

Il Tribunale venendo nella conclusione di riformare la sentenza del primo giudice, se non ha fatto un esplicito richiamo a questa deduzione, è certo però che quando dichiarò i motivi della sua pronuncia, venne implicitamente a dimostrare che la medesima non poteva avere alcuna influenza sulla ragione del decidere.

Disse il Tribunale che il diritto a disporre della merce di fronte al vettore, in caso di trasporto ferroviario, compete al mittente ed al suo legale rappresentante, fino a quando questo diritto non passi nel destinatario in forza dello svincolo. Che la possibilità dello svincolo non veniva meno nella ipotesi che la merce fosse stata per errore consegnata ad altri, potendo in tal caso essere rilasciato al destinatario che ne effettua lo svincolo un duplicato del bollettino di spedizione. Che il Musetti destinatario non avendo veste di legale rappresentante del mittente nè avendo svincolato e non avendo neppure dimostrato di avere formalmente richiesto lo svincolo, non aveva veste ad agire in tale sua qualità.

Ora è indubitato che con questo ragionamento col quale si affermava il diritto nel destinatario ad effettuare lo svincolo, non

ostante che la merce fosse stata in precedenza consegnata ad altri, e la necessità quanto meno nel Musetti di provare di aver fatto una formale richiesta di svincolare, ed il rifiuto delle Ferrovie di prestarsi a questo svincolo il Tribunale veniva a dimostrare la nessuna rilevanza della prova dedotta dall'attore in prima sede con la quale nella sostanza non si teneva a stabilire altro se non che il fatto della consegna del bollettino di spedizione e della merce a terza persona diversa dal destinatario.

La stessa censura che forma oggetto del secondo mezzo viene a dimostrare che il Tribunale non ha trascurato la deduzione attrice, ammettendosi ivi dal ricorrente che ad essa si riferiva, sebbene con insufficiente motivazione, la sentenza impugnata, là dove dice che «ben diverse sarebbero le conseguenze se il Musetti formalmente ed anche legalmente (ciò che non ha sostenuto in primo grado, nè in questo giudizio) avesse richiesto lo svincolo ed il vettore non vi fosse addivenuto».

Il ricorrente riferendo questo periodo della sentenza denuncia la violazione degli articoli 380 n. 6 e 517 n. 7 della procedura civile, perchè il Tribunale volle così affermare che l'attore non ha dedotto la prova e ciò contrasterebbe con l'esistenza della deduzione negli atti di primo giudizio; o volle negarne la legalità ed allora avrebbe dovuto esporre le ragioni.

Queste pretese violazioni di legge non sussistono, perchè il Tribunale quando disse che il Musetti non aveva sostenuto nè in primo grado nè in sede d'Appello di avere formalmente richiesto lo svincolo e che le Ferrovie vi si fossero rifiutate, non volle negare l'esistenza della deduzione attrice, ma soltanto la rilevanza di essa, ritenendo che circostanza influente per la decisione della causa avrebbe potuto essere la richiesta formale dello svincolo, ed il rifiuto per parte del vettore ad effettuarlo, e non soltanto il fatto materiale che il bollettino di spedizione e la merce fossero stati consegnati a persona diversa dal destinatario.

Si deduce ancora la violazione dell'art. 1169 Cod. Civ. perchè il diritto del Musetti di accedere al contratto di trasporto essendo sobordinato allo svincolo della merce, l'Amministrazione delle Ferrovie rifiutando o rendendolo impossibile, veniva col fatto proprio ad impedire la condizione, a cui era subordinato il diritto del Musetti, per cui la condizione doveva considerarsi come avve-

rata; fuor di proposito però il riccorrente invoca l'art. 1169 la cui violazione egli deduce da una base di fatto errata; in quanto che, come già si è osservato, il Musetti non ha mai proposto la prova che le Ferrovie si fossero rifiutate allo svincolo, nè tampoco, come ritenne il Tribunale, tale svincolo poteva dirsi impossibile, dal momento che le disposizioni della legge ammettono il rilascio di un duplicato del bollettino di spedizione allorchè non sia possibile la consegna dell'originale; e prescrivono che in ogni caso, quando il destinatario voglia acquistare la disponibilità della merce, ne debba effettuare lo svincolo, anche nel caso che essa sia andata perduta; ipotesi indentica a quella che si verifica quando se ne sia fatta consegna a persona cui non era destinata.

Cade così anche la violazione degli articoli 110 e 140 delle tariffe approvate con la legge 27 aprile 1885, che viene denunciata perchè il Tribunale abbia equiparato, per gli effetti dello svincolo, lo smarrimento della merce, al caso di consegna a persona diversa dal destinatario, in cui lo svincolo simbolico diventava inconcepibile, essendo il medesimo già stato effettuato in modo reale con la consegna ad altri della merce; ed essendo anche impossibile il rilascio di un duplicato del bollettino il cui originale più non trovasi a mani dell'Amministrazione.

Mal si riesce però a comprendere come possa negarsi al vero destinatario lo svincolo della merce anche quando per errore la medesima sia stata consegnata ad altri, dal momento che questo svincolo non soltanto è concesso, ma prescritto perchè il destinatario possa agire nel caso di perdita di essi, e come non sia possibile in queste ipotesi il rilascio di un duplicato del bollettino di spedizione dal momento che questa eventualità è prevista ordinariamente pel caso in cui l'originale sia andato smarrito.

Ad ogni modo, come disse il Tribunale, il Musetti doveva fare una formale richiesta di svincolo ed allora soltanto le sue ragioni avrebbero potuto acquistare valore quando l'Amministrazione ferroviaria si fosse rifiutata. Perchè in diverso caso in tanto il destinatario ha veste di agire per il ritiro della merce, e per far valere le ragioni, di danno per avaria o per perdita di essa, in quanto con lo svincolo abbia privato il mittente della facoltà di disporne.

Non avendo il Musetti svincolato nè dimostrato di essere stato

posto nell'impossibilità di svincolare per colpa dell'Amministrazione ferroviaria, le sue lagnanze non trovano fondamento negli invocati disposti di legge.

Il ricorrente propone un ultimo mezzo col quale denuncia la violazione e falsa applicazione degli articoli 109 e 113 delle Tariffe ferroviarie e degli art. 707 e 1738 del Cod. Civ. Perchè avendo colla produzione della quitanza del prezzo di vendita dimostrato di essere proprietario della merce ed essendo in possesso della ricevuta di spedizione, egli avrebbe dovuto essere considerato quanto meno come mandatario della spedizione; e lamenta che il Tribunale non si sia occupato di questa sua difesa.

E' sufficiente però leggere la sentenza impugnata per persuadersi che il Tribunale si è esplicitamente e diffusamente occupato della questione uniformandosi ai principî che questo Collegio ha ripetutamente proclamato. Disse il Tribunale, richiamando l'articolo 108 delle Tariffe e condizioni di trasporto, che il mittente ha la piena disponibilità delle cose consegnate, e che allora soltanto viene a cessare il diritto del mittente quando il destinatario svincolando la spedizione abbia ritirato il relativo bollettino.

Che ad attribuire la disponibilità della merce non vale il possesso nel destinatario della ricevuta di spedizione la quale non priva il mittente del suo diritto, e che così pure il vettore non è tenuto a riconoscere i privati rapporti fra mittente e destinatario per accertare i rispettivi diritti che i medesimi abbiano sulla merce oggetto della spedizione. E così giudicando il Tribunale ha fatto una retta applicazione della legge.

La disposizione dell'articolo 109 fu dettata essenzialmente allo scopo di impedire che l'Amministrazione ferroviaria corra il pericolo di un doppio pagamento, al mittente cioè ed al destinatario; ed è perciò che si è stabilito che il diritto di disporre delle cose, oggetto del contratto di trasporto, appartiene al solo speditore od al suo legale rappresentante fino a che questo diritto non passi nel destinatario in forza dello svincolo, che è il solo mezzo riconosciuto dalle tariffe acciocchè il destinatario possa accedere al contratto di trasporto e possa così esercitare le azioni nascenti dal medesimo.

Di fronte a queste prescrizioni, è ovvio che a trasferire il diritto di disponibilità della merce non può bastare il semplice

possesso nel destinatario della ricevuta di spedizione, se di questo non gli sia fatta regolare girata da parte dello speditore. Tanto meno poi questo semplice possesso della ricevuta di spedizione può bastare, in mancanza di atto regolare e legale, a stabilire nel destinatario la qualità di mandatario del mittente; come non può servire all'uopo la circostanza che egli dimostri di essere proprietario della merce oggetto della spedizione.

Di fronte al vettore ferroviario all'atto della stipulazione del contratto, non vi è che il mittente al quale in forza della legge subentra il destinatario in seguito allo svincolo.

Di qualsivoglia natura siano i diritti del mittente o del destinatario sulle merci spedite, questi non possono accamparsi di fronte al vettore, perchè la legge regolando le sole relazioni del vettore col mittente e col destinatario derivanti dal contratto di trasporto, astrae dagli altri rapporti giuridici che possono esistere fra costoro, tanto è vero che il fatto che il destinatario sia proprietario della merce, non potrebbe mai prima dello svincolo impedire al mittente di far valere contro le Ferrovie le azioni nascenti dallo stipulato contratto di trasporto.

Non sussistono pertanto le denunciate violazioni di legge.

P. Q. M. rigetta, ecc. ecc.

ANNO IV - N. 30. 27 LUGLIO 1911

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, luglio 1911 — Tip. Editrice Nazionale, Via Gregoriana, 9.

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Per memoria.

Ordine Generale N. 9. (SERVIZIO CENTRALE IV).

Gratificazioni in dipendenza delle economie nelle spese di personale.

(Art. 3 della legge 13 Aprile 1911, N. 310).

Coll'anno finanziario 1911-12 va in vigore la disposizione dell'Art. 3 della legge 13 aprile 1911, N. 310, in forza della quale sono accordate al personale (escluso quello dirigente dei primi sei gradi e quello del grado settimo con funzioni di dirigenza assimilabili) speciali gratificazioni in dipendenza delle economie che sulle spese di personale saranno conseguite.

La disposizione suddetta sarà applicabile al personale addetto all'esercizio, stabile, in prova ed avventizio in servizio continuativo non sistemabile nel personale di ruolo.

La disposizione sarà pure estesa al personale navigante di coperta e di macchina, purchè assunto con contratto d'arruolamento della durata di un anno, salvo quanto potrà essere diversamente stabilito quando sarà pubblicato il Regolamento previsto dall'Art. 8 della Legge 5 aprile 1908, N. 111.

Un regolamento speciale da approvarsi con decreto ministeriale, su proposta dell'Amministrazione, determinerà le categorie in cui dovrà essere suddiviso il personale, ad ognuna delle quali sarà riservata la compartecipazione all'economia che la categoria stessa avrà conseguita.

Il regolamento determinerà pure le norme per la valutazione delle economie e per la ripartizione delle gratificazioni, e stabilirà anche come debbansi graduare le quote di compartecipazione agli agenti meritevoli.

In attesa che siano compiuti gli studi per la pubblicazione del Regolamento, è intanto necessario che a cominciare dal mese di luglio sia tenuto conto dell'opera di ogni singolo agente.

Il sistema che si ritiene di adottare a tale scopo, è quello dei punti di merito da assegnarsi in ciascun mese a ciascun agente.

Però al fine di ottenere una, per quanto possibile, accurata differenziazione del merito, si ravvisa opportuno mettere a disposizione del superiore incaricato di assegnarli, non un numero di punti di merito corrispondente al massimo che si può attribuire a ciascun agente moltiplicato per il numero degli agenti dipendenti, ma un quantitativo inferiore.

E così, determinato in 10 il massimo dei punti che si possono attribuire in un mese a ciascun agente, si stabilisce che il numero dei punti messi a disposizione per il complesso degli agenti da giudicarsi dal superiore stesso, corrisponda soltanto al prodotto di 8 moltiplicato per il numero degli agenti. Beninteso che il superiore non è tenuto a distribuire, fra i dipendenti, il numero totale dei punti che ha a sua disposizione, dovendosi tale numero considerare come un massimo che può anche non essere raggiunto se non è giustificato dal rendimento complessivo del personale dipendente.

Occorre poi ben precisare che nel caso che ci occupa la valutazione del merito deve essere basata principalmente sul maggiore o minore interessamento degli agenti nel realizzare economie sulla spesa di personale e sul rendimento effettivo ottenuto sia coll'aver contenuto in più ristretto limite la quantità di personale, sia coll'aver diminuito il lavoro straordinario e limitate le trasferte (senza danno della regolarità del servizio), sia infine per avere con le minori assenze evitato la necessità di assumere avventizi e di mandare in trasferta altri agenti.

Ne consegue che si potrà ottenere il massimo dei punti per aver contribuito coll'operosità ed il buon volere a conseguire economie, anche senza possedere altri speciali requisiti di merito. E per contro qualunque assenza, sia pur giustificata da malattia, congedo ordinario o straordinario od aspettativa dovrà, senza eccezione, far diminuire i punti fino a ridurli a zero qualora l'assenza duri tutto il mese.

Resta però inteso che in caso di assenza di un agente che non sia sostituito da altro avente titolo a concorrere alle gratificazioni (stabile, in prova od avventizio continuativo non sistemabile) i punti a disposizione del superiore sono ridotti di 8, se l'assenza è di un mese intero, ed in proporzione se l'assenza è minore.

I punti di merito saranno mensilmente indicati per ciascun agente su apposita schedina individuale secondo un modulo che questa Direzione Generale si riserva di comunicare, ed il risultato complessivo sarà portato a conoscenza del personale al termine dell'esercizio finanziario.

Esposti così il sistema ed i criteri di massima ai quali deve essere informata la graduatoria del merito agli effetti della ripartizione delle economie, rimane a determinarsi per ognuno dei vari gruppi di agenti quali debbano essere i superiori incaricati di compilare le graduatorie mensili.

Ovvie ragioni consigliano di affidare l'incarico ai superiori che si trovano ad immediato contatto con gli agenti da giudicarsi e ne presenziano continuamente e direttamente l'opera, purchè, beninteso, possiedano grado e posizione gerarchica che conferiscano l'autorità all'uopo necessaria.

In relazione a tale criterio si è compilata l'annessa tabella, nella quale sono indicati, per ogni gruppo di agenti, quali sono i superiori che debbono emettere mensilmente il giudizio di merito mediante l'assegnazione dei punti, avvertendo che per gli agenti dei magazzini, della linea, dei depositi, delle stazioni, ecc. l'incarico di emettere il giudizio è conferito non solo ai superiori rivestiti dell'effettiva qualifica indicata nella tabella, ma anche a quelli che ne hanno le funzioni, purchè regolarmente assegnate.

I superiori incaricati di emettere il giudizio di merito sui varii gruppi di agenti, appartengono essi pure per la massima parte alle categorie ammesse a fruire delle gratificazioni sulle economie, e quindi debbono essere alla loro volta sottoposti al giudizio di altri superiori più elevati in grado, come è indicato nella tabella. Nel formulare su di essi il giudizio di merito si dovrà tener conto, oltrechè dell'attività individuale, anche e specialmente dei risultati che il superiore avrà saputo ottenere mediante la propria diretta vigilanza sul personale. E poichè sia per l'esiguo loro numero, sia per la loro posizione e per i rapporti coi superiori che li debbono giudicare, essi vengono a trovarsi in condizioni diverse da quelle degli altri agenti più numeorsi di grado inferiore, così si ravvisa opportuno, in eccezione alla norma generale, lasciare a disposizione dei superiori di grado più elevato che li debbono giudicare, un quantitativo di punti pari al massimo di 10 per

ciascuno, fermo però rimanendo il principio che i punti debbano graduarsi in base al merito individuale con un massimo di 10 e scendendo gradatamente a seconda del minor rendimento.

Compito dei superiori di grado più elevato che devono emettere il giudizio sui superiori in sott'ordine sarà pure quello di invigilare che questi adempiano con scrupolo ed esattezza all'incarico dell'assegnazione dei punti di merito ai loro dipendenti, impartendo opportune istruzioni ed assicurandosi che vengano seguite, e specialmente che sieno tenute bene in evidenza con apposite notazioni su libretto le circostanze che giustificano i punti assegnati, affinchè si possa sempre rispondere con conoscenza di causa agli eventuali reclami.

Come risulta dalla tabella, i reclami degli agenti contro il giudizio dei superiori in sott'ordine debbono quasi sempre essere rivolti al superiore di grado più elevato dal quale i superiori in sott'ordine sono alla lor volta giudicati. È quindi tanto più necessaria un'assidua ed accurata vigilanza nel senso suespresso.

Dal canto loro i Capi servizio ed i Capi delle Divisioni compartimentali dovranno con saltuarie ispezioni ed accertamenti assicurarsi del regolare funzionamento del sistema anche per poter segnalare i difetti d'applicazione che eventualmente si manifestassero e fare le proposte che ravvisassero opportune, tenendo ben presente l'alto significato, anche di indole morale, che ha il principio della ripartizione delle economie sulle spese di personale, ed il grande interesse per l'Amministrazione e per il personale che l'applicazione ne riesca razionale e fruttifera.

Approvato dal Consiglio d' Amministrazione nella seduta del 7 luglio 1911.

Allegato all'Ordine Generale N. 9-1911.

PERSONALE DEGLI UFFICI

Agenti sui quali deve essere espresso il giudizio di merito	Superiori che devono emettere il giudizio sugli agenti indicati a colonna 1	Superiori ai quali devono essere indirizzati gli eventuali reclami
1	2	3
Uffici.		
Allievi ispettori Sotto ispettori Capi ufficio Applic. tecnici princ. Capi disegnatori Controllori di 1° gr. Segretari { ammin. / di ragion. Sotto capi ufficio Capi sezione amm. Applicati principali Applicati tecnici Controllori di 2° gr. Disegnatori princip. Applicati Contabili Assistenti tecnici Impiegati Assistenti dei lavori Disegnatori Aiutanti applicati Aiutanti disegnat. Scrivane Capi uscieri	I superiori incaricati di emettere il giudizio di merito sugli agenti o gruppi di agenti contro indicati a colonna 1 sono designati per ogni unità in cui è diviso l'ufficio, tenuto conto dell'ordinamento proprio di ciascun ufficio: dai Capi servizio per gli Uffici locali e distaccati dei Servizi centrali; dai Capi delle Divisioni Compartimentali per gli Uffici delle Divisioni; dai Capi delle Sezioni e delle Officine per gli Uffici delle Sezioni e delle Officine. ——— I superiori da designarsi per tale incarico debbono essere di grado non inferiore all'8° ——— Per gli agenti addetti agli Uffici dei Capi Compartimento il giudizio di merito è dato dal rispettivo Capo Compartimento.	Capo dell'Ufficio (*a*)

Agenti sui quali deve essere espresso il giudizio di merito	Superiori che devono emettere il giudizio sugli agenti indicati a colonna 1	Superiori ai quali devono essere indirizzati gli eventuali reclami
1	2	3
Uscieri Portieri Inservienti Manovali	Capo usciere e, se non esiste Capo usciere, il superiore incaricato dal Capo dell'Ufficio	Capo dell'Ufficio (*a*)
Operai (compresi quelli dell'Istituto sperimentale)	Superiore incaricato dal Capo dell' Ufficio	Capo dell'Ufficio (*a*)

(*a*) — Qualora il giudizio di merito sia espresso direttamente dal Capo dell'Ufficio, il reclamo deve essere presentato al Capo-servizio se si tratta di agenti appartenenti ad un Ufficio locale o distaccato di un Servizio Centrale o ad una Divisione Compartimentale; al Capo Divisione Compartimentale se si tratta di agenti di una Sezione distaccata; e se si tratta di agenti dipendenti dal Capo riparto, al Capo Divisione o al Capo della Sezione da cui direttamente dipende il riparto.

Gli agenti degli uffici dei Capi Compartimento presentano il reclamo al rispettivo Capo Compartimento.

Personale dei magazzini, della linea, dei depositi e delle squadre di rialzo, delle officine, delle stazioni e dei treni

---

Servizio	UNITÀ LOCALI	Agenti sui quali deve essere espresso il giudizio di merito	Superiori che devono emettere il giudizio sugli agenti indicati a col. 3	Superiori ai quali devono essere indirizzati gli eventuali reclami
1	2	3	4	5

Servizio Approvvigionamenti e Magazzini.

Servizio	UNITÀ LOCALI	Agenti sui quali deve essere espresso il giudizio di merito	Superiori che devono emettere il giudizio sugli agenti indicati a col. 3	Superiori ai quali devono essere indirizzati gli eventuali reclami
Servizio Approvvigionamenti e Magazzini	Magazzini	Capo magazzino o agenti di altre qualifiche titolari del magazzino	Capo del riparto	Capo dell'ufficio personale del servizio Centr. VI. (Ufficio 8°)
		Capi magazzino in sottordine Capi sezione amministrativi Sotto capi ufficio Segretari amministrativi Applicati principali Capi gestione Sotto capi magazzino Applicati Contabili Impiegati Aiutanti applicati Scrivane Sorveglianti dei magazzini Capi sorveglianti Gerenti Capi squadra dei magazzini Portieri Manovali	Capo magazzino o agente di altra qualifica titolare del magazzino	Capo del riparto

Servizio	UNITÀ LOCALI	Agenti sui quali deve essere espresso il giudizio di merito	Superiori che devono emettere il giudizio sugli agenti indicati a col. 3	Superiori ai quali devono essere indirizzati gli eventuali reclami
1	2	3	4	5
Servizio Approvvigionamenti e Magazzini	Agenzie marittime	Capo magazzino o agenti di altre qualifiche titolari dell'Agenzia	Capo del riparto	Capo dell'ufficio personale del Servizio Centr. VI. (Ufficio 8°).
		Capi magazzino in sott'ordine Segretari amministrativi Applicati principali Sotto capi magazzino Applicati Aiutanti applicati Sorveglianti dei magazzini Gerenti Capi squadra dei magazzini Manovali	Titolare dell'Agenzia	Capo del riparto
	Agenzie presso le fabbr. mattonelle	Titolare dell'Agenzia	Capo del riparto	Capo dell'ufficio personale del Servizio Centrale VI. (Ufficio 8°)
		Assistenti dei lavori Aiutanti applicati Capi squadra dei magazzini Manovali	Titolare dell'Agenzia	Capo del riparto

Servizio	UNITÀ LOCALI	Agenti sui quali deve essere espresso il giudizio di merito	Superiori che devono emettere il giudizio sugli agenti indicati a col. 3	Superiori ai quali devono essere indirizzati gli eventuali reclami
1	2	3	4	5
Servizio Approvvigionamenti e Magazzini	Depositi combustibili	Titolari dei depositi	Capo del riparto	Capo dell'ufficio personale del Servizio Centrale VI. (Ufficio 8°)
		Applicati in sott'ordine Aiutanti applicati in sott'ordine Sorveglianti dei magazzini Capi squadra dei magazzini Manovali	Titolare del deposito	Capo del riparto

Servizio Mantenimento e Sorveglianza

Servizio	UNITÀ LOCALI	Agenti sui quali deve essere espresso il giudizio di merito	Superiori che devono emettere il giudizio sugli agenti indicati a col. 3	Superiori ai quali devono essere indirizzati gli eventuali reclami
Servizio Mantenimento e Sorveglianza	Tronco di linea	Sorvegliante	Capo del riparto	Capo della Sezione
		Capi squadra cantonieri - Cantonieri - Guardiani cantonieri - Guardiani - Deviatori - Manovali - Guardabarriere	Sorvegliante	Capo del riparto

Servizio	UNITÀ LOCALI	Agenti sui quali deve essere espresso il giudizio di merito	Superiori che devono emettere il giudizio sugli agenti indicati a col. 3	Superiori ai quali devono essere indirizzati gli eventuali reclami
1	2	3	4	5
Servizio Mantenimento e Sorveglianza	Officina impianti apparati centrali di Milano e Officina materiale fisso di Pontassieve	Capi tecnici dei singoli riparti	Dirigente dell'officina	Capo dell'Ufficio del Servizio C.le XI da cui ciascuna officina dipende
		Guardiani d'officina - Manovali non dipendenti direttamente dai capi tecnici	Superiore incaricato dal dirigente dell'officina	Dirigente dell'officina
		Capi squadra operai - Capi squadra tecnici - Fuochisti cond. di m. v. - Sotto capi squadra operai - Capi squadra manovali d'officina - Operai - Manovali d'officina - Manovali	Capi tecnici dei singoli riparti	Dirigente dell'officina
	Manutenzione degli apparati centrali e di blocco, dei fabbricati ed opere d'arte e degli impianti del servizio acqua - Squadre ponti in ferro - Magazzinetti del Mantenimento	Capo tecnico o capo squadra operai dirigente	Capo del riparto da cui dipende il Capo tecnico od il Capo squadra operai	Capo della Sezione
		Capi squadra operai - Capi squadra cantonieri - Capi squadra tecnici - Sotto capi squadra operai - Operai - Manovali d'officina - Manovali - Cantonieri	Capo tecnico, Sorvegliante o Capo squadra operai	Capo del riparto da cui dipende il Capo tecnico, il Sorvegliante od il Capo squadra operai
		Operai, Cantonieri e Manovali isolati	Capo del riparto se gli agenti appartengono ad un solo riparto	Capo della Sezione
			Capo della sezione se gli agenti appartengono a più riparti	Capo della Divisione

Servizio	UNITÀ LOCALI	Agenti sui quali deve essere espresso il giudizio di merito	Superieri che devono emettere il giudizio sugli agenti indicati a col. 3	Superiori ai quali devono essere indirizzati gli eventuali reclami
1	2	3	4	5
Servizio Mantenimento e Sorveglianza	Manutenzione e impianti elettrici delle linee a trazione elettrica - Ventilatori e Compressori del Frejus	Capi tecnici	Capo del riparto da cui dipende il Capo tecnico	Capo della Sezione
		Capi squadra operai - Sotto capi squadra operai - Operai - Manovali - Cantonieri	Capi tecnici	Capo del riparto da cui dipende il Capo tecnico
	Condotta dei carrelli automotori	Operai	Capo della Sezione	Capo della divisione

Servizio Trazione e Materiale

Servizio	UNITÀ LOCALI	Agenti sui quali deve essere espresso il giudizio di merito	Superieri che devono emettere il giudizio sugli agenti indicati a col. 3	Superiori ai quali devono essere indirizzati gli eventuali reclami
Servizio Trazione e Materiale	Depositi locomotive con dotazione di locomotive	Capo deposito titolare	Capo della Sezione o del Riparto se il deposito dipende da una Sezione o da un Riparto — Capo dell'Uff. locomotive della Divisione se il Deposito dipende direttamente dalla Divisione	Capo della Divisione
		Capi deposito aggiunti - Applicati principali - Impiegati - Contabili - Applicati - Aiutanti applicati Macchinisti - Fuochisti - Fuochisti e. m. v. - Capi squadra accenditori e manovali - Accenditori - Capi squadra manovali - Untori - Pulitori - Manovali	Capo deposito titolare	Capo della Sezione o del Riparto se il deposito dipende da una Sezione o da un Riparto Capo della Divisione se il deposito dipende direttamente dalla Divisione

Servizio	UNITÀ LOCALI	Agenti sui quali deve essere espresso il giudizio di merito	Superiori che devono emettere il giudizio sugli agenti indicati a col. 2	Superiori ai quali devono essere indirizzati gli eventuali reclami
1	2	3	4	5
Servizio Trazione e Materiale	Officine dei depositi	Capo deposito titolare (se non havvi Capo tecnico)	Capo della Sezione o del riparto se il deposito dipende da una Sezione o da un Riparto - Capo dell'Ufficio locomotive della Divisione se il Deposito dipende direttamente dalla Divisione	Capo della Divisione
		Capo tecnico dirigente l'officina del deposito	Capo deposito titolare	Capo della Sezione o del Riparto se il deposito dipende da una Sezione o da un Riparto Capo della Divisione se il deposito dipende direttamente dalla Divisione
		Capi squadra operai - Fuochisti c. v. - Fuochisti c. m. v. - Operai - Capi squadra manovali - Manovali.	Capo deposito titolare (se non havvi Capo tecnico o Capo deposito aggiunto dirigente l'officina)	Capo della Sezione o del Riparto se il deposito dipende da una Sezione o da un Riparto. Capo della Divisione se il deposito dipende direttamente dalla Divisione
			Capo tecnico o Capo deposito aggiunto dirigente l'officina	Capo deposito titolare

Servizio	UNITÀ LOCALI	Agenti sui quali deve essere espresso il giudizio di merito	Superiori che devono emettere il giudizio sugli agenti indicati a col. 3	Superiori ai quali devono essere indirizzati gli eventuali reclami
1	2	3	4	5
Servizio Trazione e Materiale	Squadre di rialzo Posti di verifica, untura e pulitura dei veicoli con Capo verificatore	Capo tecnico - Capo verificatore - Capo Squadra operai titolare della squadra	Capo della Sezione o del Riparto se la squadra od il posto di verifica dipende da una Sez. o da un Rip. Capo dell'ufficio veicoli della Divisione se la squadra o posto di verifica dipende direttamente dalla Divisione	Capo della Divisione
		Applicati - Aiutanti applicati - Capo verificatore - Capo squadra operai - Verificatori - Operai - Guardaportoni - Capi squadra manovali - Untori - Pulitori - Manovali	Capo tecnico. Capo verificatore o Capo squadra operai titolare della squadra	Capo della Sezione o del Riparto se la squadra dipende da una Sezione o da un Riparto Capo della Divisione se la squadra dipende direttamente dalla Divisione
	Depositi locomotive senza dotazione e posti distaccati di verifica, untura e pulitura veicoli senza Capo verificatore	Agenti della trazione e del materiale (Fuochisti di c. v. e di m. v. - Verificatori - Accenditori - Untori - Pulitori, ecc.)	Capo Deposito o Capo stazione incaricato del servizio trazione	Capo della Sezione o del Riparto se gli agenti di cui a col. 3 appartengono a un deposito dipendente da una Sezione o da un Riparto Capo della Divisione se gli agenti cui a col. 3 appartengono a un deposito dipendente direttamente dalla Divisione

Servizio	UNITÀ LOCALI	Agenti sui quali deve essere espresso il giudizio di merito	Superiori che devono emettere il giudizio sugli agenti indicati a col. 3	Superiori ai quali devono essere indirizzai gli eventuali reclami
1	2	3	4	5
Servizio Trazione e Materiale	Officine del materiale	Capi tecnici	Ingegneri titolari delle Sezioni locomotive, veicoli o mista	Ingegnere titolare dell'officina
			Ingegneri titolari dell'officina se le Sezioni locomotive, veicoli o mista sono dirette da Capi tecnici	Capo della Divisione Compart. da cui l'officina dipende
		Aiutanti applicati in aiuto ai capi tecnici - Capi squadra operai - Fuochisti c. v. e c. m. v. - Fuochisti accudienti locomotive - Operai - Capi squadra guard. d'officina - Guardaportoni - Guardiani di officina - Manovratori d' officina - Manovali d'officina - Manovali	Capi tecnici	Ingegneri titolari delle Sezioni locomotive veicoli o mista Ingegneri titolari dell'officina se le Sezioni locomotive, veicoli o mista sono dirette da Capi tecnici

Servizio Movimento e Traffico

Servizio Movim. e Traff.	Dirigenza della stazione	Capo stazione principale Capo staz. titolare di 1°, 2°, 3° e 4° grado.	Capo del riparto	Capo della Sezione o della Divisione per le Divisioni senza Sezioni

Servizio	UNITÀ LOCALI	Agenti sui quali deve essere espresso il giudizio di merito	Superiori che devono emettere il giudizio sugli agenti indicati a col. 3	Superiori ai quali devono essere indirizzati gli eventuali reclami
1	2	3	4	5
Servizio Movimento e Traffico	Dirigenza del movimento, del telegrafo, delle manovre e dei deviatoi	Capi stazione aggiunti Applicati al movimento Aiutanti applicati al movimento Capi telegrafisti Capi manovra Capi deviatori	Capo stazione titolare	Capo del riparto
	Servizio delle manovre con dirigenza di capo manovra	Capi squadra manovratori Manovratori Manovali dipendenti da capi manovra	Capo manovra	Capo stazione
	Servizio dei deviatoi con dirigenza di capo deviatore	Capi squadra deviatori Deviatori Manovali dipendenti da capi deviatori	Capo deviatore	Capo stazione
	Posto di movimento e Posto telegrafico	Applicato al movimento	Capo del riparto	Capo della Sezione o della Divisione per le Divisioni senza Sezioni
		Deviatori Manovali	Applicato al movimento	Capo del riparto

Servizio	UNITÀ LOCALI	Agenti sui quali deve essere espresso il giudizio di merito	Superiori che devono emettere il giudizio sugli agenti indicati a col. 3	Superiori ai quali devono essere indirizzati gli eventuali reclami
1	2	3	4	5
Servizio Movimento e Traffico	Segreteria del Capo stazione	Applicati principali Applicati Impiegati Aiutanti applicati Guardie di stazione Manovali	Capo stazione	Capo del riparto
	Dirigenza delle gestioni	Capo gestione principale	Capo stazione	Capo del riparto
		Capo gestione dipendente da un Capo gestione principale o da altro Capo gestione titolare di una gestione	Capo gestione principale o capo gestione titolare della gestione	Capo del riparto
		Capo gestione non dipendente da un Capo gestione principale o da altro Capo gestione titolare di una gestione	Capo stazione	Capo del riparto
	Gestione contabile del Capo Stazione	Applicati Aiutanti applicati Manovali	Capo gestione	Capo stazione
	Ufficio telegrafico	Capo telegrafista in sott'ordine Applicati Impiegati Aiutanti applicati Manovali	Capo telegrafista titolare	Capo stazione

Servizio	UNITÀ LOCALI	Agenti sui quali deve essere espresso il giudizio di merito	Superiori che devono emettere il giudizio sugli agenti indicati a col. 3	Superiori ai quali devono essere indirizzati gli eventuali reclami
1	2	3	4	5
Servizio Movimento e Traffico	Gestione biglietti	Applicati principali Applicati Impiegati Aiutanti applicati Manovali	Capo gestione	Capo Stazione
	Gestione biglietti e bagagli	Applicati Impiegati Aiutanti applicati Manovali	Capo gestione	Capo stazione
	Gestioni merci *con* Guardamagazzino e Assistente alle merci Gestioni merci G., P. V. acc. e bagagli *con* Guardamagazzino e Assistente alle merci	Applicati principali Applicati Impiegati Aiutanti applicati Guardamagazzino Assistenti alle merci Guardie di stazione non dipendenti da Guardamagazzino o da Assistenti alle merci	Capo gestione	Capo stazione
	Gestioni bagagli *con* Guardamagazzino e Assist. alle merci Agenzie doganali *con* Guardamagazzino e Assist. alle merci	Guardamerci Capi sq. alle merci Guardie di stazione dipendenti da Guardamagazzino o da Assistenti alle merci Manovali	Guardamagazzino od Assistente alle merci	Capo gestione

Servizio	UNITÀ LOCALI	Agenti sui quali deve essere espresso il giudizio di merito	Suçeriori che devono emettere il giudizio sugli agenti indicati a col. 3	Superiori ai quali devono essere indirizzati gli eventuali reclami
1	2	3	4	5
Servizio Movimento e Traffico	Gestioni merci *senza* Guardamagazzino e Assistente alle merci Gestione merci G. e P. V. acc. e bagagli *senza* Guardamagazzino e Assistente alle merci Gestioni bagagli *senza* Guardamagazzino e Assistente alle merci Gestione valori Agenzie doganali *senza* Guardamagazzino e Assistente alle merci	Applicati Impiegati Aiutanti applicati Guardamerci Capi squadra alle merci Guardie di stazione Manovali	Capo gestione	Capo stazione
	Fermate	Capo fermata	Capo del riparto	Capo della Sezione o della Divisione per le Divisioni senza Sezioni
		Aiutanti applicati. Capi squadra alle merci Deviatori Manovali Guardabarriere	Capo fermata	Capo del riparto
	Gestione marittima di Venezia	Agenti amministrativi - G. Magazzini - Capi squadra alle merci - Guardamerci - Assistenti alle merci - Guardie di stazione - Portieri e manovali	Ispettore sopraintendente della Stazione di Venezia	Capo della Sezione

Servizio	UNITÀ LOCALI	Agenti sui quali deve essere esçresso il giudizio di merito	Superiori che devono emettere il giudizio sugli agenti indicati a col. 3	Superiori ai quali devono essere indirizzati gli exentuali reclami
1	2	3	4	5
Servizio Movimento e Traffico	Gestione Scalo Molo Vecchio e Punto franco di Genova	Guardamagazzino Assistenti alle merci - Capi squadra alle merci - Guarda merci Guardie di stazione Operai ed Aiutanti operai Manovali Capi manovra Capi squadra manovratori Manovratori	Ispettore sopraintendente degli Scali di Genova	Capo della Sezione
	Gestioni e servizi vari senza dirigenti con qualifica di: Capo gestione Capo telegrafista. Guardamagazzino e Assistente alle merci Capo manovra Capo deviatore	Applicati Impiegati Aiutanti applicati Guardamerci Capi squadra alle merci Guardie di stazione Assistenti Capi squadra manovratori Manovratori Capi squadra deviat. Deviatori Manovali Illuminatori lampisti Lumai Guardabarriere Guardacessi	Capo stazione.	Capo del riparto

NB. — Nelle stazioni in cui esistono più Guardamagazzino, Capi manovra e Capi deviatori, ciascuno di essi giudica il gruppo di agenti sul quale esercita funzioni di sorveglianza o di dirigenza.

Quando tali funzioni sono esercitate a turno da più Guardamagazzino, Capi manovra e Capi deviatori sullo stesso gruppo di agenti, il Capo stazione delega quello di essi che deve emettere il giudizio.

Servizio	UNITÀ LOCALI	Agenti sui quali deve essere espresso il giudizio di merito	Superiori che devono emettere il giudizio sugli agenti indicati a col. 3	Superiori ai quali devono essere indirizzati gli eventuali reclami
1	2	3	4	5
Servizio Movimento e Traffico	Depositi del personale dei treni	Controllori viaggianti	Capo della Sezione o dell'Ufficio Movimento della Divisione per le Divisioni senza Sezioni	Capo della Divisione
		Capo conduttore principale	Capo della Sezione o dell'Ufficio Movimento della Divisione per le Divisioni senza Sezioni	Capo della Divisione
		Applicati e Capi conduttori dirigenti sottocentri	Capo conduttore principale da cui il sottocentro dipende	Capo della Sezione o Capo della Divisione per le Divisioni senza Sezioni
		Applicati ed Aiutanti applicati - Capi conduttori - Conduttori - Capi frenatori - Guardafreni - Frenatori e Manovali dipendenti dal Deposito o dal sottocentro	Capo conduttore principale dirigente il Deposito	Capo della Sezione o Capo della Divisione per le Divisioni senza Sezione
			Applicato o Capo conduttore dirigente il Sottocentro	Capo conduttore principale del Deposito dal quale il Sottocentro dipende
		Agenti del personale dei treni isolati nelle stazioni per servizi locali	Capo stazione	Capo della Sezione o Capo della Divisione per le Divisioni senza Sezioni

Servizio	UNITÀ LOCALI	Agenti sui quali deve essere espresso il giudizio di merito	Superiori che devono emettere il giudizio sugli agenti indicati a col. 3	Superiori ai quali devono essere indirizzati gli eventuali reclami
1	2	3	4	5
Servizio Movimento e Traffico	Riparti tecnici - Officina di riparazione degli apparati telegrafici, telefonici, ecc. e impianti	Capi tecnici - Capi squadra e Sotto capi squadra operai - Sorveglianti tecnici - Capi squadra tecnici - Fuochisti di c. v. - Accenditori - Operai ed Aiutanti operai (anche se isolati) - Manovali	Capo del Riparto tecnico	Capo Divisione
	Riparti telegrafici	Capi squadra e Sotto capi squadra operai - Sorveglianti del telegrafo - Guardafili - Operai e Manovali addetti alla manutenzione del telegrafo telefono e segnalamenti elettrici delle linee e delle stazioni	Capo del Riparto telegrafico	Capo del Riparto tecnico

Personale navigante

UNITÀ LOCALI	Agenti sui quali deve essere espresso il giudizio di merito	Superiori che devono emettere il giudizio sugli agenti indicati a colonna 2	Superiori ai quali devono essere indirizzati gli eventuali reclami
1	2	3	4
Navigazione fra il Continente e le isole	Comandanti di 1ª e 2ª classe Capi macchinisti di 1ª e 2ª classe	Capo dell'Ispettorato	Capo del servizio
	Primi ufficiali Secondi ufficiali Terzi ufficiali Nostromi Carpentieri Marinai Giovinotti Mozzi	Comandante di 1ª o di 2ª classe	Capo dell'Ispettorato
	Primi macchinisti Secondi macchinisti Terzi macchinisti Meccanici elettricisti Meccanici Capi fuochisti Fuochisti Carbonai	Capo macchinista di 1ª o di 2ª classe	Capo dell'Ispettorato
Navigazione dello Stretto di Messina	Comandanti Macchinisti in primo	Capo dell'ufficio di di Messina	Capo del servizio
	Capitani in secondo Nostromi Marinai Mozzi	Comandante	Capo dell'ufficio di Messina
	Macchinisti in secondo Capi fuochisti Fuochisti Carbonai Operai Aiutanti operai	Macchinista in primo	Capo dell'ufficio di Messina

Ordine Generale N. 10 (Servizio VII).

Cessione dell'esercizio della linea Lucca-Bagni di Lucca e servizio cumulativo con la stessa.

A cominciare dal 27 luglio 1911, è ceduto alla Ditta Saverio Parisi (domiciliata in Roma) l'esercizio della linea Lucca-Bagni di Lucca ed attuato il servizio cumulativo con la stessa.

Nulla è mutato per quanto riguarda le tariffe e condizioni di trasporto; per conseguenza per i viaggiatori, bagagli, cani e giornali nonchè per i trasporti a grande velocità, a piccola velocità accelerata ed a piccola velocità ordinaria in servizio cumulativo colla linea Lucca-Bagni di Lucca, continueranno ad essere applicate, anche per il percorso sulla linea stessa, le tariffe, i prezzi e le condizioni che sono o saranno in vigore sulle Ferrovie dello Stato e sulle distanze cumulate, come se la Lucca-Bagni di Lucca facesse ancora parte della rete dello Stato.

Il servizio cumulativo viaggiatori è però mantenuto, per ora, nei limiti attuali, cioè potranno essere distribuiti in servizio cumulativo colla Lucca-Bagni di Lucca, soltanto biglietti in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari, e biglietti d'abbonamento ordinario e d'abbonamento speciale o ad itinerario combinabile.

Nessuna variazione deve intervenire nell'applicazione delle tasse minime e dei prezzi delle tariffe N. 1, 10 e 11 G. V.

Nei riguardi poi dell'applicazione del diritto fisso supplementare, la linea Lucca-Bagni di Lucca e le Ferrovie dello Stato, dovranno esser considerate come formanti una sola Amministrazione.

Pei trasporti da o per la linea Lucca-Bagni di Lucca, i quali dovranno eseguirsi in servizio cumulativo, saranno da presentarsi tante richieste di spedizione quante sono le Amministrazioni interessate, considerando la linea Lucca-Bagni di Lucca come Amministrazione a sè.

Le distanze poi fra le stazioni della Lucca-Bagni di Lucca e quelle della Amministrazione dello Stato si formeranno aggiungendo alla distanza per Lucca quella da Lucca a destinazione. Le distanze dalle stazioni della Lucca-Bagni di Lucca al transito di Lucca, le indicazioni relative ai servizi ai quali sono abilitate e gli impianti fissi di cui sono provviste, risultano dall'Allegato A al presente Ordine Generale.

Per conseguenza nella « Prefazione Generale all'orario generale di servizio 1° giugno 1910 (Parte Seconda) », nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) », nei Prontuari e nelle pubblicazioni di servizio in uso presso le gestioni viaggiatori e merci, sono da apportarsi le modificazioni indicate nell'Allegato B al presente Ordine Generale.

Resta inteso che continueranno ad essere applicabili sul percorso della linea Lucca-Bagni di Lucca le concessioni speciali contenute nel fascicolo « Concessioni speciali e relative tariffe (Edizione 1° gennaio 1909), ed il Regolamento pei trasporti militari (Edizione 1° luglio 1911) ».

Continueranno pure ad avere efficacia, nei riguardi della linea Lucca-Bagni di Lucca e fino alla loro scadenza, tutte le convenzioni in vigore con terzi che hanno attinenza all'esercizio della linea stessa.

E' ammesso il passaggio dei carri in servizio cumulativo dall'una all'altra Amministrazione alle condizioni e norme generali che regolano il trattamento dei carri delle Ferrovie secondarie allacciate alla Rete dello Stato.

I carri della « Ditta Parisi » potranno quindi essere utilizzati con spedizioni destinate a stazioni poste in direzione del transito di Lucca od a quelle della predetta Ferrovia corrispondente.

I copertoni e gli attrezzi impiegati a proteggere ed assicurare il carico di carri che debbono transitare dall'una all'altra Ferrovia, passeranno pure in servizio cumulativo, dovendo considerarsi come parti integranti dei veicoli.

La corrispondenza che gli Uffici di una Amministrazione avessero a mandare agli uffici dell'altra per cose riguardanti il servizio cumulativo e gli annessi documenti saranno da traspor-

tarsi gratuitamente sulle linee delle Amministrazioni ammesse al servizio cumulativo.

Colle medesime restrizioni saranno pure trasmessi gratuitamente i dispacci telegrafici.

Approvigionamenti (Magazzini)

Alla mezzanotte del 26 luglio 1911 dovrà essere eseguito dalle stazioni, dalle fermate, dai depositi, dai sorveglianti del mantenimento, ecc., la constatazione delle rimanenze delle materie ed oggetti di consumo, degli stampati ed oggetti di cancelleria, delle pubblicazioni diverse (escluse quelle d'inventario), dei combustibili, delle materie d'ungimento e di illuminazione, comprese quelle esistenti sulle locomotive. Analoga constatazione dovrà essere fatta per la fornitura di acqua.

Di tutta la rimanenza dovrà essere compilato un elenco in duplice esemplare, uno dei quali sarà da inviarsi all'Ufficio Superiore e l'altro dovrà essere tenuto dai titolari delle località per essere esibito alla speciale Commissione di consegna.

La rimanenza al 26 luglio dei combustibili nel deposito di Bagni di Lucca, verrà constatata dalla Commissione di consegna. Qualora la verifica da parte della medesima venisse eseguita dopo il detto giorno, il gerente di quel deposito terrà conto dal 27 luglio del movimento giornaliero dei combustibili.

Il Deposito combustibili di Lucca invece considererà, agli effetti contabili, quali vendite alla predetta Società, le somministrazioni che eventualmente dal 27 luglio effettuasse ai macchinisti di detta linea o al Deposito di Bagni di Lucca per rifornimento di scorte. Analogo provvedimento verrà seguito dai Magazzini approviggionamenti nel caso di eventuali somministrazioni di materiali diversi.

Qualora gli accertamenti, da parte della Commissione di consegna, delle scorte del Mantenimento avvenissero dopo il 26 luglio si dovrà a cura della Sezione del Mantenimento tenere in evidenza le operazioni di impiego e di ricavo, fatte, dopo tale data, dei materiali di ogni specie.

I materiali di qualsiasi specie che dai magazzini o da qualsiasi ufficio della Rete dello Stato fossero stati spediti a tutto il 26 luglio e giungessero dopo tale data, in qualsiasi località della linea Lucca-Bagni di Lucca, saranno tenuti in evidenza in apposito elenco da esibirsi alla Commissione di consegna insieme a quelli delle rimanenze di cui sopra.

Le disposizioni per il passaggio delle gestioni delle stazioni della linea Lucca-Bagni di Lucca alla Ditta concessionaria e per la istituzione della gestione di transito in stazione di Lucca, saranno impartite dal Servizio Centrale VIII.

SERVIZIO NELLA STAZIONE COMUNE DI LUCCA

Nella stazione comune di Lucca il servizio è fatto dalla Rete dello Stato anche per conto e nell'interesse della ferrovia Lucca-Bagni di Lucca.

CARTE DI LIBERA CIRCOLAZIONE

Le carte di libera circolazione valevoli per la ferrovia Lucca-Bagni di Lucca già rilasciate dalle F. S., continueranno ad essere valide fino alla loro scadenza.

In base a quanto è detto nel presente Ordine Generale e relativi allegati, devono essere fatte opportune aggiunte nelle vigenti pubblicazioni relative ai servizi cumulativi e di corrispondenza con le Ferrovie secondarie.

DISPOSIZIONI TRANSITORIE

L'esercizio della linea Lucca-Bagni di Lucca continuerà ad essere fatto, fino a nuovo avviso, dalle Ferrovie dello Stato, col proprio personale, per conto, rischio e pericolo della Ditta Parisi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni e pel Compartimento di Firenze anche alle classi* 27, 29, 34 *e* 46.

Ordine di Servizio N. 217. (Servizio VII e XI).

Sistemazione delle stazioni di Torino P. N. e di Torino Smistamento, nonchè del segnalamento fra Torino P. N. e il Bivio Sangone.

In seguito ai recenti lavori, la stazione di Torino P. N. è stata sistemata come è schematicamente rappresentato nell'unito schizzo, sopprimendo il Bivio Vallino che trovavasi al km. 1.077.70 e trasportando a Torino Smistamento il deposito locomotive.

Fra il Cavalcavia Sommeiller e Torino Smistamento fu inoltre costruito un doppio binario indipendente per la circolazione, *con marcia a destra,* delle locomotive e delle tradotte fra dette località, doppio binario che venne attivato con circolare N° 18-1910 della Direzione Compartimentale di Torino il giorno 12 dicembre 1910.

Infine, in seguito all'ampliamento ed alla sistemazione di Torino Smistamento, fu anche provveduto alla deviazione della linea Torino-Genova fra i km. 2.360 e 4.710 portandola all'esterno del fascio merci detto degli Orti, che resterà così riunito agli altri fasci della stazione stessa.

In conseguenza dei lavori di cui sopra, gli impianti di sicurezza e di segnalamento fra Torino P. N. e il Bivio Sangone sono stati sistemati come è indicato nell'allegato schizzo e specificati in appresso.

Stazione di Torino P. N. — Si è sostituita la Cabina B con altra ubicata al km. 0.633, dalla quale verranno manovrati tutti i deviatoi di accesso ai binari di tettoia ed ai binari dei nuovi marciapiedi, tutti i deviatoi della zona di piazzale corrispondente all'ex-Bivio Vallino, nonchè i segnali di protezione e di partenza della stazione.

Per comandare alle partenze verso Genova e Quadrivio Zappata si sono impiantati tre distinti semafori a due ordini di ali, dei quali quello $(\frac{81}{82}.\ 83)$ comanderà alle partenze della linea VIII per il deviatoio 71, quello $\frac{118}{119,\ 120}.\ 121$ alle partenze

dalle linee VII ed VIII per la linea O, oppure dalle linee III, V e VI per la linea P; ed infine quello (139, 140) alle partenze dalle linee Sussidiaria, I, II e III per la linea T.

La nuova Cabina B costituirà il posto di blocco N. 1.

Nulla è mutato per quanto riguarda la Cabina A.

Per conseguenza è stato anche modificato, come risulta dall'allegato schizzo, il segnalamento di quest'ultimo bivio di cui l'Ordine di Servizio N. 305-1909.

In seguito alla soppressione dei posti di blocco del Bivio Vallino e di quello N. 5 ed agli spostamenti della Cabina B di Torino P. N. e di quello di Torino Smistamento, la numerazione e l'ubicazione dei posti di blocco fra Torino P. N. e Trofarello, di cui l'Ordine di Servizio N. 95-1907, sarà modificata nel modo seguente:

Torino P. N. Cabina B - Posto di blocco	N.	1	Km.	0.633
Torino Smistamento (Circonvallazione) Posto di blocco	»	2	»	2.349
Torino Smistamento (Bivio Lingotto) » »	»	3	»	4.679
Bivio Sangone . . . . » »	»	4	»	6.839
Moncalieri . . . . » »	»	5	»	8.010
Posto intermedio . . . . » »	»	6	»	9.820
Testona - Posto intermedio. . . . » »	»	7	»	10.873
Trofarello . . . . » »	»	8	»	13.007

In seguito alla soppressione del posto di blocco del Bivio Vallino verrà pure modificata, come è indicato in appresso, la numerazione dei posti di blocco fra Torino P. N. e Collegno e fra il Quadrivio Zappata e Torino Dora, di cui l'Ordine di Servizio N. 286-1910, e quella fra Torino Dora e Brandizzo di cui le Circolari del Compartimento di Torino N. 4 e 8-1911.

Torino-Collegno.

Torino P. N. - Cabina B Posto di blocco N. 1	Km.	0.633
Quadrivio Zappata - Cabina - Posto di blocco N. 2 (linea Torino-Milano)	»	1.306
Bivio Lagrangia - Cabina - Posto di blocco N. 3 (linea Torino-Modane)	»	1.420
Posto intermedio - Cabina - Posto di blocco N. 4 (linea idem)	»	4.350
Staz. di Collegno (F. V.) » » » 5 » idem)	»	7.427.03

Quadrivio Zappata-Castelrosso.

Quadrivio Zappata - Cabina - Posto di blocco	N. 2	(linea Torino-Milano	Km.	1.306
Bivio Crocetta - Cabina - Posto di blocco	N. 3	(linea idem)	»	2.379.5
Stazione di Torino P. S. Garetta A di bloc.	N. 4	(linea idem)	»	3.908.8
» » » » B »	» 5	(linea idem)	»	4.410.10
» » Dora » A »	» 6	(linea idem)	»	5.744.30
» » » Cabina C »	» 7	(linea idem)	»	7.307.35
Posto intermedio - Cabina - Posto di blocco	» 8	(linea idem)	»	11.148.50
Stazione di Settimo (F. V.) » »	» 9	(linea idem)	»	15.763.0
Posto intermedio - Cabina » »	» 10	(linea idem)	»	18.694.00
Stazione di Brandizzo (FV.) » »	» 11	(linea idem)	»	22.895.00

Fascio del Vallino. — In seguito alla soppressione del Bivio Vallino è stato anche soppresso l'attuale posto di blocco N. 2, cosicchè il tratto intercedente fra la Cabina B e l'estremo Nord della stazione di Smistamento costituirà una sola sezione di blocco, (nuovo posto di blocco N. 2, km. 2.349).

Presso il Cavalcavia Sommeiller, all'estremo dei binari di circolazione delle locomotive verso Torino P. N., è stato impiantato un apparato centrale in una cabina posta al km. 1.045 — Cabina C — per la manovra dei deviatoi interessanti i binari di corsa della Torino-Genova e quelli di circolazione delle locomotive, dei dischetti bassi che comandano ai movimenti fra detti binari e quelli viaggiatori della stazione, e dei consensi sui segnali di arrivo e partenza verso Genova.

All'estremo del fascio del Vallino, verso Smistamento, è stato pure impiantato un apparato centrale (Cabina D, km. 1.608) per la manovra del gruppo dei deviatoi posto a quell'estremo, e dei segnali che comanderanno agli arrivi ed alle partenze del doppio binario indipendente.

La manovra del segnale d'ingresso al fascio anzidetto è subordinata al consenso dell'ufficio movimento detto dello scalo; quello del segnale di partenza verso Smistamento al consenso del nuovo posto di blocco N. 2.

Torino Smistamento. — Il predetto nuovo posto di blocco N. 2 sostituisce quello N. 3, soppresso.

Presso la Cabina del posto di blocco N. 2 sorgerà l'Ufficio Movimento di Smistamento denominato Ufficio circonvallazione.

La manovra dei segnali di partenza dal nuovo deposito e da Torino Smistamento verso il Vallino è subordinata al consenso della cabina D.

In conseguenza della deviazione dei binari di corsa della Torino-Genova l'accesso alla stazione di Torino Smistamento, lato Sud, è stato portato al km. 4.667, costituendo il nuovo Bivio del Lingotto con cabina posta al km. 4.679, per la manovra dei deviatoi del bivio stesso, dei segnali di protezione verso Moncalieri e Torino P. N. e pei consensi sui segnali di partenza da Torino Smistamento.

La stessa cabina del Bivio Lingotto costituirà il nuovo posto di blocco N. 3, in sostituzione del posto di blocco N. 4 (km. 4.036).

Con lo spostamento verso Moncalieri del Bivio di accesso a Torino Smistamento essendosi inoltre abbreviata la distanza fra questo e l'attuale posto di blocco N. 5 (km. 5.300), è stato soppresso questo ultimo posto di blocco, cosicchè il tratto compreso fra il Bivio Lingotto (nuovo posto di blocco N. 3) e quello Sangone costituirà una sola sezione.

L'attivazione dei nuovi impianti compresi fra il Bivio Sangone e la Cabina D (inclusa) verrà effettuata a partire dalle ore 4 del giorno 8 agosto 1911 e quella degli impianti compresi fra la Cabina D e la Cabina A di Torino P. N., a partire dalle ore 4 del giorno 10 stesso mese.

Nell'allegato schizzo sono indicati tutti i segnali che, a partire dalle ore e dai giorni anzidetti comanderanno ai treni ed alle manovre, nonchè tutte le distanze che possono interessare il personale dei treni e delle stazioni.

Di fianco a ciascun semaforo a più ordini di ali sono specificate le direzioni cui ciascun'ala comanda.

Tutti i segnali che nello schizzo non portano alcuna indicazione di categoria e non sono d'avviso, sono di prima categoria.

Resta modificato l'Ordine di Servizio N. 266-1909 per quanto riguarda gli impianti di sicurezza e di segnalamento degli attuali posti di blocco N. 3 e 4 e del posto di manovra al km. 4.256 di Torino Smistamento.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 44, 45 e 46 del Compartimento di Torino.

Ordine di Servizio N. 218 (Servizio VII).

Servizio cumulativo col tronco Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana esercitato dalla Ditta Saverio Parisi.

(Vedi Ordine Generale N. 10-1911).

A datare dal 27 luglio 1911 viene aperto all'esercizio il tronco Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana, della linea Lucca-Aulla, di cui è concessionaria la Ditta Saverio Parisi, esercente anche la linea Lucca-Bagni di Lucca, come da Ordine Generale n 10 1911, ed ammesso, pel transito di Lucca, al servizio cumulativo pei viaggiatori, bagagli, cani, merci, veicoli, bestiame e feretri, sotto l'osservanza delle norme e disposizioni seguenti:

DISPOSIZIONI GENERALI

1°. *Estensione del servizio cumulativo.* — Le stazioni del tronco Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana, a decorrere dalla data suddetta, sono ammesse al servizio cumulativo per i trasporti viaggiatori e bagagli nei limiti indicati ai punti 6 e 11, nonchè per i trasporti di giornali, merci a G. V., P. V. Acc. e P. V. Ord., bestiame, veicoli, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri, con tutte le stazioni delle Ferrovie dello Stato, compresa quella di Cerignola Città.

2°. *Accettazione dei trasporti.* — I trasporti ammessi al servizio cumulativo verranno accettati a partenza in base ai regolamenti interni di ciascuna Amministrazione e si effettueranno senza rinnovamento di spedizione alla stazione di transito.

3°. *Tariffe.* — Fermo restando, a tenore dell'Ordine Generale N. 10 1911, l'applicazione sul percorso cumulato della Rete di Stato e della linea Lucca-Bagni di Lucca, delle tariffe in vigore

sulle Ferrovie dello Stato, per il percorso sulla linea Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana, saranno da applicarsi le tariffe generali e speciali in vigore sulla Rete di Stato con l'imposta erariale del 13 % per i viaggiatori, bagagli, cani e giornali e pei trasporti a G. V. e del 2 % per i trasporti a P. V. accelerata ed a P. V. ordinaria e senza le sopratasse sui diritti fissi, pei trasporti a P. V. ordinaria, di cui la legge N. 310 del 13 aprile 1911, nonchè le tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. coi prezzi di L. 0,30 per le spedizioni fino a 10 kg. e di L. 0,50 per le spedizioni da oltre 10 fino a 20 kg.

4°. *Concessioni speciali. - Trasporti militari.* — Tutte le Concessioni speciali contenute nel fascicolo « Concessioni speciali e relative tariffe (Edizione 1° gennaio 1909) » ed il « Regolamento pei trasporti militari (Edizione 1° luglio 1911) » saranno applicabili anche sul percorso della linea Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana in tutte le loro prescrizioni e modalità, ferma restando la tassazione sul percorso cumulato della Rete di Stato e della linea Lucca-Bagni di Lucca, a sensi del predetto Ordine Generale N. 10 1911.

La tassazione di tali trasporti per il percorso della linea Bagni di Lucca-Castelnuovo dovrà essere fatta applicando i prezzi comprendenti l'imposta erariale del 13 % e del 2 %, beninteso senza il cumulo delle distanze.

I prezzi da riscuotersi per i percorsi della linea Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana, per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli in base alla tariffa ridotta delle concessioni speciali B e C e della tariffa militare risultano dal prospetto « Allegato B. ».

Si avverte che sul tronco Bagni di Lucca-Castelnuovo i treni viaggiatori hanno le sole due classi 1ª e 3ª.

5°. *Elenco delle stazioni della linea Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana e relative distanze dalla stazione di Bagni di Lucca, servizi cui sono abilitate ed impianti fissi di cui sono provviste.* — Le stazioni della linea Bagni di Lucca-Castelnuovo, le relative distanze dalla stazione di Bagni di Lucca, nonchè le indicazioni relative ai servizi ai quali sono abilitate ed agli impianti fissi di cui sono provviste, risultano dal prospetto « Allegato A » al presente Ordine di Servizio.

TRASPORTI DI VIAGGIATORI

6°. *Stazioni ammesse alla corrispondenza.* — Le stazioni sono ammesse al servizio cumulativo viaggiatori soltanto pei trasporti effettuati in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari.

7°. *Caratteristiche dei biglietti.* — I biglietti cumulativi in distribuzione nelle stazioni della Rete dello Stato tanto a serie fissa quanto facoltativi, hanno gli stessi colori e formato di quelli in vigore per il proprio servizio interno. Dello stesso colore e formato sono pure i biglietti in distribuzione nelle stazioni della Bagni di Lucca- Castelnuovo.

8°. *Tassa di bollo.* — In aggiunta ai prezzi indicati nel prospetto di cui sopra, devono essere riscosse, nei casi stabiliti, la tassa e la sopratassa di bollo.

9°. *Distribuzione dei biglietti.* — La distribuzione dei biglietti viene fatta tanto dalle stazioni dello Stato quanto da quelle della Bagni di Lucca-Castelnuovo pei convogli delle due Amministrazioni che abbiano vetture della classe richiesta, salvo le esclusioni e le limitazioni stabilite dall'orario ufficiale.

Potranno essere distribuiti anche biglietti di 2ª classe computando però per il percorso sul tratto Bagni di Lucca-Castelnuovo i prezzi di 1ª classe, per la quale saranno sul tratto stesso tenuti valevoli.

10°. — *Penalità ed introiti suppletori.* — Le esazioni suppletorie e le multe per mancanza di biglietti, cambiamenti di classe, ecc., vengono riscosse da ciascuna Amministrazione soltanto per il percorso rispettivo, ma il personale di scorta ai treni dovrà consegnare i viaggiatori alla stazione di Lucca perchè sia provveduto alla regolarizzazione del viaggio per l'ulteriore percorso.

Le esazioni supplementari dovranno estendersi anche al percorso sulle linee dell'altra Amministrazione quando si tratti di viaggiatori provenienti da essa e risulti che il viaggio sulla medesima abbia avuto luogo nelle identiche condizioni che dànno motivo all'esazione pel rimanente percorso.

TRASPORTI DI BAGAGLI E GIORNALI

11°. *Stazioni ammesse alla corrispondenza.* — Le stazioni sono ammesse al servizio cumulativo per i bagagli soltanto per i trasporti in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari.

Il servizio cumulativo pel trasporto dei giornali è ammesso, come è detto al punto 1°, con tutte le stazioni del tronco Bagni di Lucca-Castelnuovo.

12°. *Registrazione dei trasporti bagagli.* — La registrazione dei trasporti bagagli si fa con la compilazione di un sol foglio di via che scorterà le spedizioni fino alla stazione destinataria.

13°. *Tassazione dei trasporti.* — Le tasse per il trasporto dei bagagli e giornali sono da computarsi calcolando separatamente il percorso cumulato della Rete di Stato e della linea Lucca-Bagni di Lucca, da quello della linea Bagni di Lucca-Castelnuovo, con applicazione, per intero, per ciascun percorso così computato, delle relative tasse minime.

TRASPORTI A GRANDE E PICCOLA VELOCITÀ ACCELERATA ED A PICCOLA VELOCITÀ ORDINARIA

14°. *Stazioni e trasporti ammessi al servizio cumulativo.* — Il servizio cumulativo viene ammesso per tutti i trasporti di merci e veicoli tanto a Grande quanto a Piccola Velocità Ordinaria, di bestiame e merci a Piccola Velocità Accelerata, nonchè per tutte le spedizioni di feretri, di numerario, carte-valori ed oggetti preziosi, da effettuarsi, queste ultime, esclusivamente a Grande Velocità.

Sono ammesse al servizio cumulativo, pei trasporti di cui sopra, tutte le stazioni accennate al punto 1° le quali siano abilitate a tali trasporti.

15°. *Documenti di trasporto.* — Le note di spedizione e le lettere di porto per le spedizioni in servizio cumulativo, saranno conformi al modello in vigore sulle Ferrovie dello Stato e dovranno essere presentate dai mittenti in tanti esemplari quante sono le Amministrazioni interessate.

Per le spedizioni poi di numerario, di carte-valori ed oggetti preziosi, si esigerà dal mittente la presentazione di una nota di spedizione in più, di conformità alle condizioni stabilite dalle tariffe in vigore; esemplare che sarà da allegarsi al riassunto spedizioni.

Sono pure da carteggiarsi con un documento di trasporto in più le spedizioni eseguite sotto il regime della tariffa speciale d'esportazione P. V. (via mare); documento che viene trattenuto dallo Scalo Marittimo per la spunta con le dichiarazioni d'imbarco.

16°. *Tassazione ed istradamento dei trasporti.* — I trasporti in servizio cumulativo fra le Ferrovie dello Stato e la linea Bagni di Lucca-Castelnuovo, si tasseranno calcolando separatamente il percorso sulla linea stessa dal restante percorso fra Bagni di Lucca e la stazione di partenza o di destinazione, cumulando sempre la percorrenza sulla linea Lucca-Bagni di Lucca con la percorrenza sulle Ferrovie dello Stato, per modo da ottenere e calcolare una distanza unica.

La tassazione dei trasporti in servizio cumulativo dovrà essere fatta per la via chiesta dal mittente sui documenti di trasporto, od in mancanza, per quella che risulti più economica.

17°. *Diritto fisso.* — Per le spedizioni in servizio cumulativo fra le Ferrovie dello Stato e la linea Bagni di Lucca-Castelnuovo, il diritto fisso si applicherà in ragione della metà, per ciascuna Amministrazione, di quello prescritto dalle rispettive tariffe, senza applicazione di alcun diritto fisso a favore della linea Lucca-Bagni di Lucca intermedia.

18°. *Tasse minime.* — Le tasse minime per spedizione si applicano per intero sul percorso complessivo delle Ferrovie dello Stato e della linea Lucca-Bagni di Lucca e per intero per il percorso della linea Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana.

19°. *Carico e scarico.* — La facoltà nelle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico delle merci delle ultime tre classi a vagone completo nelle stazioni della Rete dello Stato, è estesa anche ai mittenti o destinatari delle merci stesse nelle stazioni della linea Bagni di Lucca-Castelnuovo.

Altrettanto dicasi rispetto alle altre merci per le quali, se-

condo le tariffe in vigore, si fa obbligo o si lascia facoltà alle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico.

Per ognuna delle dette operazioni di carico e scarico effettuate a cura e spese delle parti, viene concesso l'abbuono sul diritto fisso, dalle singole Amministrazioni, nella misura indicata dalle rispettive tariffe.

20°. *Pagamento delle tasse di trasporto ed altre accessorie.* — Le spedizioni in servizio cumulativo possono essere effettuate in porto affrancato od in porto assegnato, sempre però per l'intera percorrenza.

E' fatta eccezione per le spedizioni di merci fragili, di facile deperimento e di merci il cui valore non rappresenti la tassa di porto fino a destinazione le quali non potranno essere accettate in porto assegnato senza la superiore autorizzazione.

La stazione mittente sarà sempre responsabile delle tasse affrancate e quella destinataria delle tasse assegnate comprese, se del caso, tanto nelle une quanto nelle altre, le tasse di magazzinaggio, e di pesatura a partenza, di provvigione sulle spese anticipate, d'uso e richiamo della gru, di presa e consegna a domicilio, ecc.

Qualora però qualcuna delle suaccennate tasse non fosse stata riscossa in arrivo per assoluta mancanza di indicazioni da parte della stazione mittente, ne sarà tenuta responsabile quest'ultima, ove non sia possibile conseguirne l'incasso per mezzo della stazione destinataria.

Qualora peraltro risulti che la detta stazione destinataria era in grado di riparare ed invece non riparò all'errore ed all'omissione di quella mittente, sarà tenuta corresponsabile nella misura da determinarsi, a seconda delle circostanze di fatto.

Pei casi di false dichiarazioni previsti dagli art. 10 e 105 delle Tariffe, le stazioni di arrivo sono responsabili anche delle penalità non potute incassare a partenza per le spedizioni franche, in base alle annotazioni risultanti dal documento di trasporto ed al relativo verbale di accertamento da compilarsi dalla stazione scopritrice dell'abuso, previa l'osservanza delle prescritte formalità

Le stazioni destinatarie sono parimenti tenute a riscuotere anche per i trasporti in affrancato, le tasse per il maggiore per-

corso, previste dall'art. 128 delle citate Tariffe per i casi di interruzione di linee.

21°. *Tassa di bollo.* — In aggiunta alle tasse di porto, ecc. sarà da esigersi per ogni trasporto la prescritta tassa e sopratassa di bollo.

22°. *Spese anticipate, assegni, riserve, ecc.* — Per quanto riguarda le spese anticipate, gli assegni, le riserve in caso di mancanze o di avarie, gli accertamenti in caso di anormalità o di abusi, i documenti e le formalità doganali, le modificazioni al contratto di trasporto, le prescrizioni sanitarie, le giacenze, la piombatura dei carri ecc., valgono anche nei rapporti con la linea Bagni di Lucca-Castelnuovo, le norme vigenti sulla Rete dello Stato.

23°. *Spedizioni da e per Amministrazioni non ammesse al servizio cumulativo.* — I trasporti provenienti dalla linea Bagni di Lucca-Castelnuovo e destinati a stazioni delle Amministrazioni italiane non ammesse al servizio cumulativo, saranno carteggiati in servizio interno di detta linea per la stazione di Bagni di Lucca, oppure per la stazione in contatto con l'Amministrazione destinataria, da dove se ne effettuerà la rispedizione d'Ufficio con le norme in vigore fra la Rete di Stato e le accennate Amministrazioni.

Analogamente sarà fatto per i trasporti in senso inverso.

Riguardo ai trasporti internazionali da e per le stazioni interne della linea Bagni di Lucca-Castelnuovo, per i quali la validità della lettera di vettura prescritta dalla Convenzione di Berna, si estende soltanto al percorso fra la stazione di Bagni di Lucca e quella estera partecipante alla Convenzione stessa, è stabilito quanto segue:

a) se il trasporto proviene dall'estero con la lettera di vettura diretta, intestata alla stazione di Bagni di Lucca, se ne effettuerà quivi la rispedizione d'Ufficio in servizio interno della linea Bagni di Lucca-Castelnuovo e ciò anche se il trasporto ha luogo pel percorso contemplato dalla Convenzione di Berna, in base alle tariffe interne estere ed italiane;

b) se il trasporto proviene invece dalla linea Bagni di Lucca-Castelnuovo, ed il mittente ha inteso eseguirlo sotto il regime della convenzione di Berna per il percorso soggetto alla medesima, in tal caso il trasporto stesso giungerà in servizio interno

alla stazione di Bagni di Lucca, la quale ne effettuerà la rispedizione per l'estero all'appoggio della lettera di vettura in base sia alle tariffe interne italiane ed estere, sia a quelle dirette internazionali, a seconda della richiesta fatta sulla stessa lettera di vettura;

c) i trasporti esclusi dalla Convenzione di Berna e quelli per i quali il mittente rinunzia alle condizioni della medesima, possono effettuarsi in servizio cumulativo con la linea Bagni di Lucca-Castelnuovo, mediante appoggio al transito di confine il quale ne eseguirà la rispedizione rispettivamente per l'estero o per la predetta linea. Peraltro, siccome le Ferrovie estere non si prestano ad eseguire d'ufficio il carteggio e la rispedizione, così i trasporti destinati oltre la Ferrovia estera limitrofa dovranno sempre indirizzarsi ad un intermediario perchè provveda al proseguimento.

Pei trasporti in servizio internazionale non si ammette che lo speditore prescriva l'appoggio, invece che alla stazione di Bagni di Lucca, ovvero al transito di confine, ad un'altra stazione intermedia.

Circa la compilazione del foglio di via ed in generale il carteggio dei trasporti internazionali, la stazione di Bagni di Lucca e rispettivamente i transiti di confine si atterranno alle disposizioni in proposito contenute nella Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da e per l'estero (Edizione 10 ottobre 1901).

Si rammenta che per tutti i suindicati trasporti non può aver luogo alcuna riduzione sui diritti fissi e sulla tassa di transito dovuti di conformità a quanto prescrive l'art. 108 delle Tariffe.

24°. *Note d'affrancazione e rivalse.* — Le stazioni di confine e quella di Bagni di Lucca, incaricate delle rispedizioni in servizio internazionale, si regoleranno, per il carteggio delle note d'affrancazione emesse dalle stazioni della linea Bagni di Lucca-Castelnuovo, a seconda delle istruzioni che si riferiscono ai vari servizi internazionali.

Per le rivalse che si effettueranno fra le stazioni ammesse al servizio cumulativo in seguito all'annullamento o riduzione di spese anticipate o di assegni, per il ritorno di note di affrancazione o per qualsiasi altro motivo, saranno da seguirsi le norme in vigore.

25°. *Deviazione dei trasporti.* — I trasporti che fossero stati inoltrati per una via diversa da quella prescritta e che, sebbene carteggiati regolarmente, pervenissero in seguito ad una stazione che non fosse quella destinataria, si faranno proseguire con lo stesso documento per la via chilometricamente più breve intercedente tra la stazione che rilevò l'errore e quella destinataria, la quale se la spedizione è in assegnato, si limiterà a riscuotere le tasse dovute, senza tener conto del maggior percorso.

Se invece un trasporto viene carteggiato irregolarmente per una stazione in luogo di un'altra, la stazione che lo riceve ne farà la registrazione come per gli altri trasporti e quindi ne eseguirà la spedizione alla vera destinazione, rivalendosi, come spesa anticipata, delle tasse e delle altre spese caricate sul trasporto stesso.

L'inoltro dovrà farsi a G. V., qualora altro modo d'invio compromettesse i termini normali di resa o la conservazione delle merci, ovvero i termini stabiliti dalle bollette di circolazione.

La stazione alla quale il trasporto doveva realmente pervenire esigerà dal destinatario la sola tassa dovuta in base alla tariffa e per la distanza che avrebbe dovuto percorrere la merce, ove non fosse avvenuto il disguido, più le altre spese di cui il trasporto medesimo fosse caricato e domanderà alla propria Amministrazione il pareggio della differenza (in più o in meno) fra la tassa complessiva assunta a debito e quella incassata dal destinatario, se trattasi di spedizione in assegnato.

Le tasse di maggior percorso per le spedizioni tanto in porto assegnato quanto in porto franco, saranno liquidate in separata sede sulle basi pattuite frale Amministrazioni e verranno poi addebitate agli agenti responsabili del disguido.

26°. *Scambio ed uso del materiale rotabile.* — E' ammesso il passaggio dei carri in servizio cumulativo dall'una all'altra Amministrazione alle condizioni portate da apposita convenzione e sotto la osservanza delle norme generali in vigore per i veicoli che si scambiano con le altre Ferrovie secondarie italiane, avvertendo che sul tronco Bagni di Lucca-Castelnuovo può circolare lo stesso materiale ammesso sulla linea Lucca-Bagni di Lucca.

I veicoli della Ferrovia Lucca-Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana, porteranno la sigla F A L ed alla loro entrata sulla

Rete dello Stato saranno muniti delle prescritte etichette a cura della stazione di Lucca, per la quale avverrà il passaggio.

Si richiamano specialmente le disposizioni della Circolare del Servizio VII N. 9 del luglio 1907, circa gli avvisi modello G. 99 delle soste dei carri di altre Amministrazioni da inviarsi all'Ufficio Circolazione Veicoli in Roma.

I carri della Lucca-Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana, potranno utilizzarsi nel ritorno, con spedizioni dirette a Lucca, oppure ad una stazione della Rete dello Stato, purchè essa disti non meno di 150 chilometri da quella che li ricarica, e si trovi sulla via che i carri devono percorrere per ritornare a Lucca.

E' vietato utilizzare con bestiame, o merci imbrattanti o che tramandino cattivo odore, come pelli fresche, sangue, concimi, ecc., i carri della detta Ferrovia che fossero con apposita iscrizione assegnati ai trasporti delle derrate alimentari.

27° *Scambio di copertoni e degli attrezzi di carico.* — I copertoni delle due Amministrazioni, e così le corde, reti, catene, stanti di ferro ed altri attrezzi in genere, impiegati per assicurare o proteggere il carico di carri che debbono transitare dall'una all'altra ferrovia, passeranno in servizio cumulativo assieme a questi alle condizioni stabilite dalla Convenzione di cui al primo alinea del punto 26, dovendo in tal caso gli attrezzi essere considerati come parti integranti dei veicoli stessi.

28°. *Lavaggio e disinfezione dei carri. - Penalità relative.* - Ciascuna delle due Amministrazioni è obbligata a provvedere a norma delle disposizioni di legge vigenti in materia di polizia veterinaria al lavaggio ed occorrendo alla disinfezione dei veicoli che hanno servito al trasporto di animali equini, bovini, suini, del pollame o di merci infettanti.

Pei carri restituiti vuoti alla stazione di Lucca deve essere accertato in contradditorio fra gli agenti delle due Amministrazioni, lo stato di proprietà, ed ove sia stata trascurata od insufficientemente eseguita l'operazione di lavaggio e di disinfezione, deve a questa provvedere la stazione stessa, tanto per i carri di ritorno dalla Ferrovia Lucca-Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana, quanto per quelli di quest'ultima di ritorno dalle linee dello Stato. In tali casi la stazione di Lucca deve redigere in duplice esemplare il verbale di accertamento mod. H 111, da in-

viarsi all'Ufficio Circolazione Veicoli in Roma ed alla Direzione dell'Esercizio della Ferrovia Lucca-Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana.

Per i carri carichi consegnati e restituiti in destinazione di una o più stazioni poste oltre quella di transito di Lucca, l'accertamento della effettuata pulitura e disinfezione, deve essere fatto a cura della stazione in cui si effettua il completo scarico, compilando il verbale di accertamento come sopra è detto.

Pei carri non puliti od insufficientemente lavati, quanto per quelli specializzati pei trasporti di derrate alimentari, stati invece utilizzati per trasporti di bestiame o di merci imbrattanti o di merci che tramandino cattivo odore, l'Amministrazione responsabile deve sottostare ai compensi pattuiti fra le due Amministrazioni.

29.°. *Pesatura delle merci al transito.* — Quando per i trasporti in servizio cumulativo provenienti da stazioni interne della Ferrovia Lucca-Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana, il mittente dichiarasse il peso e la stazione di partenza ne delegasse la ricognizione a quella di Lucca, questa prenderà di ciò particolare nota, addebitando nel tempo stesso la relativa tassa di pesatura alla Ferrovia suddetta, cui la tassa medesima deve fare esclusivamente carico.

30°. *Trasporti in servizio.* — La corrispondenza che gli uffici e le stazioni di un'Amministrazione avessero a mandare agli uffici ed alle stazioni dell'altra per cose attinenti al servizio cumulativo fra la Rete dello Stato e la Ferrovia Lucca-Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana e gli annessi documenti, saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle due Amministrazioni.

Colle medesime restrizioni saranno pure trasmessi gratuitamente i dispacci telegrafici.

Per tutto quanto non è previsto dal presente, valgono le norme e condizioni generali che regolano i servizi cumulativi con le Ferrovie Secondarie.

In base a quanto è detto nel presente Ordine di Servizio e relativi allegati, debbono essere fatte opportune aggiunte nelle vigenti pubblicazioni dei servizi cumulativi con le Ferrovie secondarie.

Nel fascicolo « Elenco delle stazioni della Rete dello Stato e delle stazioni e degli scali lacuali marittimi ecc. ecc., che partecipano alle Tariffe Speciali 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario marittimo (Edizione 1° ottobre 1910) », si dovrà:

nella parte comprendente le stazioni e gli scali lacuali e marittimi appartenenti alle Amministrazioni secondarie, inserire nella sede opportuna i nomi delle stazioni indicate nell'allegato A con l'indicazione di contro: «Ditta Saverio Parisi - linea Bagni di Lucca - Castelnuovo di Garfagnana»;

a pag. 57 aggiungere «Bagni di Lucca» e di contro «Ditta Saverio Parisi - linea Bagni di Lucca - Castelnuovo di Garfagnana».

Nei prospetti dei servizi cumulativi fra le Ferrovie dello Stato, le Ferrovie secondarie, ecc. delle tariffe 1 e 11 G. V. alle pagine 20 e 34 della Parte IV delle Tariffe e Condizioni pei trasporti (Ed. maggio 1908) si dovrà aggiungere la Ferrovie Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana e la indicazione dei seguenti prezzi: fino a kg. 10 L. 0,30 da oltre kg. 10 fino a kg. 20 L. 0,50.

Nell'enumerazione dei transiti interni di cui all'art. 3 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito » si dovrà aggiungere la « Ferrovia Lucca-Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana » con l'indicazione del transito di « Lucca ».

Inoltre nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » a pag. 51 si dovrà sostituire la nota ** in calce riferentesi alla stazione di Lucca, con la seguente: «Stazione di transito con la linea Lucca-Bagni di Lucca esercitata dalla Ditta Saverio Parisi. Pel transito della stazione di Bagni di Lucca si effettua il servizio cumulativo con la linea Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana pure esercitata dalla Ditta Saverio Parisi».

Nella « Prefazione Generale all'Orario Generale di servizio 1° maggio 1911 (Parte seconda) » si dovrà:

a pag. 4 aggiungere la linea Lucca-Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana della Ditta Parisi Saverio, contraddistinta dal numero 435.

nelle pagine dal 5 al 13 aggiungere nelle sedi opportune l'indicazione delle stazioni di Barga - Castelvecchio, Barga-Gallicano, Calavorno, Castelnuovo-Garfagnana, Fornaci di Barga, Fosciandora-Ceserana, Ghivizzano-Coreglia, Piano di Coreglia col numero 435.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ,8, 9; *ed al personale delle gestioni e pel Compartimento di Firenze anche alle classi* 27, 29, 34 *e* 46.

Ordine di Servizio N. 219. (SERVIZIO VIII).

Tariffa locale N. 220 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 156 - 1911).

Col 21 luglio 1911 la tariffa locale N. 220 P. V. sarà estesa ai trasporti di barbabietole in natura in destinazione della stazione di Rovigo ed a quelli di zucchero greggio e melasso e di zucchero comune in partenza dalla stazione medesima.

Per conseguenza, nella intestazione delle serie A, B^a e B^b, C^a, e C^b, della tariffa locale predetta, deve essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 220. (SERVIZIO VIII).

Servizio Italo-Ungherese (via Ancona - Fiume)
Venezia

(Vedi Ordine di Servizio N. 118-1911).

Con riferimento all'Ordine di Servizio N. 118-1911, si avverte che gli aumenti ai prezzi del percorso italiano, conseguenti dalla legge N. 310 del 13 aprile 1911 *a cominciare dal 1° agosto 1911,* pei trasporti eseguiti sotto il regime della tariffa diretta italo-ungherese (via Ancona Fiume), saranno da applicarsi a *tutte*
Venezia
indistintamente le spedizioni e nelle due direzioni, e cioè tanto se effettuate dall'Ungheria all'Italia o viceversa, quanto se in affrancato od in assegnato.

Pei trasporti eseguiti in base alle altre tariffe dirette internazionali si provvederà con successiva pubblicazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 221. — (SERVIZIO VIII).

Trasporti per conto delle Società Cooperative di consumo fra gli agenti ed operai ferroviari.

(Vedi Ordine di Servizio N. 167-1911).

La Società Cooperativa di consumo fra gli Agenti ferroviari di Bagni della Porretta, testè costituitasi, è ammessa a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle Società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e condizioni stabilite nel regolamento, di cui l'Ordine di Servizio N. 167-1911.

Il nome della predetta Società deve, pertanto, essere aggiunto, alla sede opportuna, nell'elenco allegato *A* al regolamento medesimo.

Distribuito agli agenti dalle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 222. (Servizio VIII).

Servizio italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 204-1911.)

Col 1° agosto 1911 la stazione di Rosheim viene ammessa alla tariffa eccezionale N. 2 del servizio diretto italo-germanico, con l'applicazione dei prezzi per quintale qui sotto indicati e che, col nome della stazione stessa, sono pertanto da introdursi a pagina 506 della citata eccezionale N. 2 (ristampatasi col 24° Supplemento):

		TARIFFA ECCEZIONALE N. 2		
		a	b	c
Rosheim	Pino	3.98	3.04	2.63
	Chiasso	4.35	3.30	2.87
	Peri	5.36	4.42	3.91

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 223. (Servizio VIII).

Biglietti di abbonamenti speciali valevoli pel tratto Poggio Rusco-Revere.

(Vedi Ordine di Servizio N. 191-1909).

In aumento a quanto è detto al punto 4 dell'Ordine di Servizio N. 191-1909, si avverte che i biglietti di abbonamento speciali della serie III, III-bis, IV, IV-bis, V, XIV e XVI, comprendenti nell'itinerario la linea Bologna-Poggio Rusco, nonchè quelli ordinari per l'intera Rete, sono valevoli, senza ulteriore pagamento, anche pel tratto Poggio Rusco-Revere in continuazione della linea medesima.

Opportuna modificazione dovrà quindi praticarsi agli elenchi delle linee componenti gli itinerari degli abbonamenti speciali an-

zidetti compresi nelle tabelle annesse all'allegato N. 6-A alle tariffe e condizioni dei trasporti.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 224 (Servizio VII).

Estensione del servizio merci nella fermata di S. Caterina Reggio.

La fermata di S. Caterina Reggio, della linea Battipaglia-Reggio di Calabria, attualmente abilitata al servizio viaggiatori, bagagli e cani, nonchè a quello delle merci a Grande Velocità per i trasporti non eccedenti il peso di Kg. 50 ciascuno, a datare dal giorno 1° agosto 1911, viene ammessa anche al servizio delle merci a Piccola Velocità ordinaria, limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di Kg. 500 e composti di colli di peso non superiore ai Kg. 50 cadauno.

Con la data stessa il servizio della Grande Velocità in detta fermata avrà le stesse limitazioni della Piccola Velocità ordinaria.

In conseguenza di quanto sopra, a pagina 83 del « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) », si dovrà aggiungere nella colonna 10 di fronte al nome della stazione di S. Caterina Reggio la lettera *O*, col richiamo (8) e nella colonna 8 si dovrà sostituire il richiamo (3) col richiamo (8), riportando in calce alla pagina la seguente annotazione:

« (8) Limitatamente ai trasporti non eccedenti i Kg. 500 e costituiti di colli non superanti il peso di Kg. 50 cadauno ».

Nella « Prefazione Generale all'Orario Generale di Servizio (Parte seconda) », le indicazioni esposte di fianco al nome della stazione di S. Caterina Reggio dovranno essere sostituite dalle seguenti: *L. O-a*

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 225. (Servizio VIII).

Servizio diretto fra l'Italia e la Svizzera via Sondrio-Tirano.

Viaggiatori e bagagli.

Col 1° luglio 1911 è entrata in vigore una Tariffa per il servizio diretto dei viaggiatori e dei bagagli fra l'Italia (*Ferrovie dello Stato, Società Lariana e Ferrovie dell'Alta Valtellina*) e la Svizzera (*Ferrovia del Bernina e Ferrovia Retica*), per la via di Sondrio-Tirano.

Le corrispondenze dirette che figurano nella nuova Tariffa di cui trattasi, per quanto riguarda le stazioni delle Ferrovie dello Stato e gli scali del Lago di Como, trovansi indicate nel quadro allegato al presente Ordine di Servizio.

Dal detto quadro risulta quali di dette corrispondenze dirette rimangono sospese durante l'interruzione invernale del servizio della Ferrovia del Bernina.

Biglietti. — I biglietti di questo servizio diretto hanno la forma di libretto ed i colori in uso per gli altri servizi internazionali, nali, cioè: *giallo* per la I[a] classe, *verde* per la II classe e *bruno* per la III classe. Sono stampati in itailano, od in italiano e tedesco, secondo che la stazione destinataria — o quella di partenza, nel senso dalla Svizzera — si trovi in territorio di lingua italiana o tedesca.

I biglietti di corsa semplice hanno la validità di *otto* giorni e quelli di andata e ritorno di *trenta* giorni. Tali periodi non sono in alcun caso prorogabili.

La quantità delle fermate intermedie ammesse sulle percorrenze italiane trovasi indicata sui rispettivi tagliandi; l'effettuazione di tali fermate sulle Ferrovie dello Stato non richiede l'osservanza di alcuna formalità da parte del viaggiatore, ma deve essere controllata mediante la perforazione delle apposite caselle stampate sui detti tagliandi, così come si pratica per i biglietti interni a foglietto della tariffa differenziale A.

In Isvizzera i viaggiatori possono interrompere il viaggio in tutte le stazioni intermedie senza formalità.

Come risulta dal quadro allegato al presente Ordine di Servizio, i biglietti di andata e ritorno da e per Genova, Milano e Venezia valgono facoltativamente per la via ferroviaria di Lecco-Colico o per quelle miste ferroviarie-lacuali, cioè con percorso in transito sul lago fra Como e Colico o fra Como e Varenna (Perledo-Varenna). I tagliandi inseriti in tali biglietti portano l'indicazione degli itinerari ammessi ma occorre che, a scanso di abusi o di contestazioni, nelle controllerie sia usata particolare attenzione acciò non avvengano erronei ritiri di siffatti tagliandi.

Sopratutto è da aver cura che non vengano ritirati, coi tagliandi, gli *scontrini* che fan parte di taluni di essi e che sono destinati alle Imprese per l'affettuazione del trasporto dei viaggiatori dalla stazione al piroscafo, o viceversa, a Como, a Colico ed a Varenna.

Si fa anche presente, a proposito dell'uso dei tagliandi facoltativi, che non è ammesso il passaggio da uno ad altro itinerario, neppure coll'acquisto di biglietto ordinario per il percorso di congiunzione fra i due itinerari.

Ragazzi. — Pei ragazzi dai 4 ai 7 anni, nonchè per quelli al disotto di tale età per i quali venga domandato l'uso di un posto ordinario, si rilasciano biglietti diretti di corsa semplice a metà prezzo. Servono all'uopo gli stessi biglietti in distribuzione per gli adulti, salvochè la stazione o l'agenzia distributrice distacca nel caso, per versarla al Controllo, la sezione di destra di un tagliando che è appositamente inserito nei detti biglietti. Sulla copertina e sui tagliandi dei biglietti rilasciati a mezza tariffa dev'essere poi apposto il timbro « Ragazzo ».

Non si distribuiscono biglietti di andata e ritorno a mezza tariffa per ragazzi e neppure è ammesso l'uso di un sol biglietto di andata e ritorno per il viaggio di due ragazzi.

Bagagli. — La registrazione diretta dei bagagli si effettua anche nel servizio diretto di cui trattasi secondo le norme e coi moduli in uso per gli altri servizi internazionali.

Non è però ammessa la registrazione diretta dei velocipedi e dei motocicli come bagagli, nè quella dei cani.

Le stazioni che, secondo la Tariffa, sono ammesse alla registrazione diretta dei bagagli e non anche alla distribuzione dei bi-

glietti debbono esigere, per l'effettuazione di tale registrazione, la presentazione di biglietti, anche frazionati, che valgano senza discontinuità per la relativa percorrenza.

Le etichette da usarsi sono due: quella ordinaria del servizio interno per il percorso fino a Sondrio ed altra per il percorso italo-svizzero da Sondrio a destinazione.

Le etichette per le percorrenze oltre Sondrio debbono dalle stazioni interessate essere domandate nei modi d'uso al competente Magazzeno.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 226. (Servizio VIII).

Servizio diretto per viaggiatori e bagagli coll' Engadina.

In seguito all'attuazione della nuova tariffa del servizio viaggiatori e bagagli fra l'Italia e la Svizzera per la via di Sondrio-Tirano (Ord. di Serv. N. 225-1911), il servizio diretto estivo per e dall'Engadina si effettua anche per tale via oltrechè, come sin qui, per quella di Chiavenna-Maloja.

La distribuzione di biglietti diretti e la registrazione di bagagli per e dall'Engadina per la via di Sondrio-Tirano-Bernina sono regolate dalla tariffa anzidetta; quelle per la via di Chiavenna-Maloja, nonchè la distribuzione dei biglietti per il viaggio circolare N. 15 con itinerario per la via del Bernina nell'andata e per la via del Maloja nel ritorno o viceversa, si effettuano in conformità di quanto è detto nell'Ordine di Servizio N. 222-1908.

Però nel quadro B di detto Ordine di Servizio sono da correggere i prezzi del biglietto circolare N. 15 in: L. 63,90 1ª classe e L. 45,30 2ª classe (ferme restando le quote estere ivi indicate per la riscossione in valuta oro o coll'aggio) e nel quadro C debbonsi cancellare le tasse bagagli risultanti dalle colonne che si riferi-

scono al servizio per la via di Sondrio-Tirano, essendo le dette tasse state sostituite da quelle stabilite dalla ridetta nuova tariffa.

Gli Ordini di Servizio N. 240-1908 e 149-1909 rimangono abrogati.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 59. (Servizio VIII).

Tassazione dei residui di barbabietole essicati.

Per togliere possibili incertezze circa la tassazione dei « residui di barbabietole (fettucce) resultanti dalla fabbricazione dello zucchero » si avverte che, *anche se essicati*, fruiscono dei prezzi delle tariffe speciali N. 75 classe 8 e N. 123 Serie F e della tariffa eccezionale N. 1001 P. V.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 60. (Servizio VIII).

Carico e scarico delle merci riservato alla Ferrovia.

Avviene talvolta che, per ragioni di sollecitudine od altre ad essi particolari, i mittenti e i destinatari di trasporti a P. V. eseguiscono il carico o lo scarico di merci, per le quali siffatte operazioni sono riservate alla ferrovia, ed a fatto compiuto avanzano indebite domande tendenti ad ottenere il rimborso delle quote di diritto fisso relative alle operazioni medesime.

Ad evitare il ripetersi di inutili contestazioni per tale oggetto, devesi rammentare che, nei casi di cui trattasi, le stazioni, in seguito ad esplicita domanda delle parti, possono autorizzare l'ese-

guimento del carico o dello scarico, ma giusta il disposto dell'art. 4 punto b) comma 2° e dell'art. 14 comma 9 delle « Norme pel servizio contabile delle gestioni merci » *devono pretendere dalle parti stesse la rinuncia, scritta sui documenti di trasporto, alla detrazione od al rimborso della relativa quota di diritto fisso*: e se a tale rinuncia le parti non intendono di prestarsi le operazioni in parola devono essere eseguite dagli agenti dell'Amministrazione.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 61. (Servizio VIII).

Pubblicazione della 3ª appendice al " Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete " edizione 1 luglio 1908.

È stata pubblicata la 3ª Appendice al « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete » edizione 1 luglio 1908, la quale comprende le modificazioni ed aggiunte avvenute nei servizi, negli impianti fissi e nelle distanze delle stazioni fino a tutto il 30 giugno 1911.

La detta Appendice verrà distribuita a tutte le stazioni, Agenzie ed Uffici interessati, a cura dell'Ufficio contabilità riassuntiva dei prodotti di Firenze e sarà posta in vendita al pubblico nelle principali stazioni al prezzo di L. 0,80 per ogni esemplare.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 62. (Servizio VIII)

Articoli 108 e 111 delle tariffe.

Premesso che la tassa di transito per le rispedizioni di merci a carro completo, prevista dagli art. 108 e 111 delle tariffe, è da intendersi applicabile a tutti i trasporti di merci in genere, e

quindi anche a quelli effettuati a grande velocità ed a piccola velocità accelerata, e fermo restando, pei trasporti a piccola velocità ordinaria, quanto è stabilito dagli articoli predetti, si avverte che la tassa in parola è da computarsi in ragione di L. 0,580 per tonnellata, per i trasporti a grande velocità, ed in ragione di L. 0,515, pure per tonnellata, per quelli a piccola velocità accelerata.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 63. (Servizio VIII).

Tariffa dei trasporti a domicilio a Messina.

Dal giorno 1° agosto 1911 i prezzi pel trasporto delle merci a domicilio alla stazione di Messina saranno quelli risultanti dall'unito prospetto.

Analoghe varianti dovranno, pertanto, essere praticate a pagina 21 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio, edizione 1907.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 64. (Servizio VIII)

Cessazione del servizio dei trasporti a domicilio ad Ovada Nord.

(Vedi Circolare N. 2-1910)

Come da comunicazione avuta dalla Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie Secondarie Italiane, esercente la Ferrovia Alessandria-Ovada, si avverte che col giorno 31 luglio 1911 cesserà di funzionare il servizio dei trasporti a domicilio nella stazione di Ovada Nord.

Conforme annotazione dovrà pertanto praticarsi sul prospetto allegato alla Circolare N. 2-1910.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 65. (Servizio VIII).

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna.

(Vedi Ordine di Servizio N. 183-1911).

A forma dell'art. 21 (comma 1) delle « Condizioni e Tariffe pel servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna », sono escluse dal detto servizio le merci pericolose e nocive di cui all'allegato 9 alle tariffe valevoli per le Ferrovie dello Stato, eccetto quelle tassativamente nominate nella nomenclatura e classificazione annessa alle « Condizioni e Tariffe » sopra ricordate.

Constando, ora, che sono state accettate, di recente, in servizio cumulativo con la Sardegna spedizioni di acido fenico, di benzina e di ossigeno, si interessano le stazioni a tenere ben presenti le disposizioni del citato articolo ed a rifiutare l'accettazione tanto delle merci pericolose e nocive non ammesse, quanto di tutte le altre contemplate dall'articolo medesimo.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4 5 ed al personale delle gestioni.

Per il Direttore Generale
R. RINALDI.

Ordine di Servizio N. 6v. (SERVIZI VII, VIII e X).

Trasporto delle barbabietole e dei relativi residui.

CAMPAGNA 1911.

Anche quest'anno, in occasione della campagna saccarifera, saranno assegnati temporaneamente alle Ditte esercenti le Fabbriche di zucchero, carri aperti a sponde alte, i quali verranno appositamente marcati e specializzati per i trasporti da e per ogni singola Fabbrica delle bietole, derivati, ecc.

Per i suddetti noleggi e trasporti, restano in vigore i contratti stipulati lo scorso anno con le varie Ditte e valgono le disposizioni di cui l'Ordine di Servizio n. 9v inserito nel Bollettino Ufficiale n 30 del 28 luglio 1910.

Si fa speciale raccomandazione a chi spetta:

a) di compilare con esattezza e di curare la sollecita trasmissione dei Verbali di consegna mod. *G* e *G* 181-*a*, (art. 2 dell'O. S. sopra detto);

b) di esigere la tassa fissa di conguaglio, all'atto della consegna in noleggio dei carri, nonchè di esigere, entro il termine stabilito, l'importo dei conti di nolo che il Servizio Centrale VII farà pervenire alle stazioni in contatto con Zuccherificî (art. 17);

c) di non accettare spedizioni di carri temporaneamente assegnati agli Zuccherificî, carichi o vuoti, per linee di altre Amministrazioni, se non vi sia speciale autorizzazione dal Servizio Centrale VII (art. 1).

In caso di autorizzazione, non ammettere di eseguire registrazioni d'uso onde assicurare la percezione dei noli dalle Ferrovie secondarie o di quelle altre tasse di passaggio, manovra, ecc., stabilite con ciascuna ferrovia o tramvia; così pure di non permettere l'uso *in servizio interno* di carri di altre ferrovie e l'entrata medesimi a vuoto sulle nostre linee;

d) di curare la riscossione delle tasse di sosta (art. 10) e quelle dei percorsi a vuoto in eccesso, e cioè chilometricamente non coperti da percorsi a carico (art. 3);

e) di dare pronto avviso, ogni qualvolta i carri vengano etichettati per guasti alla stazione a contatto con lo Zuccherificio cui i carri stessi sono assegnati, affinchè la stazione possa a sua volta avvertirne subito lo Zuccherificio e prendere accordi col personale interessato del Servizio Trazione e Materiale per la sollecita riparazione dei guasti o per la sostituzione dei carri. Per tale sostituzione dovrà compilarsi il verbale di riconsegna dei carri guasti e quello di consegna dei carri che sostituiranno quelli guasti (articolo 13);

f) di curare che i carri noleggiati agli Zuccherificî non vengano per nessun motivo dalle stazioni sottratti ai trasporti per i quali sono specializzati (art. 1). Ogni trasporto sia a carico che a vuoto, dovrà farsi con regolare lettera di porto (art. 3 e 4);

g) d'impedire che, da parte delle Ditte, vengano agglomerati in una stessa stazione molti carri vuoti sino a causare incaglio, e di non accettare spedizioni di vuoti se non per la località effettiva di carico.

Il personale direttivo, di controlleria e quello delle stazioni e dei treni, ciascuno nel proprio ambito, curerà con ogni mezzo la regolarità e la speditezza dei trasporti di carri a carico ed a vuoto, le operazioni di carico e scarico e cercherà di limitare, per quanto è possibile, le soste.

Distribuito ai capi stazione, capi gestione, capi manovratori, capi verificatori, e verificatori trovantisi sulle linee nelle quali si effettuano trasporti di barbabietole.

Circolare N. 11 V. (Servizio VII).

Accertamento sui ponticelli caricatori.

Nel giorno 8 agosto 1911, (martedì), i Signori Capi Stazione accerteranno personalmente la precisa quantità dei Ponticelli adatti al carico ed allo scarico del bestiame e delle merci (esclusi

quelli lunghi, a due ruote o senza) inscritti sull'inventario, l'effettiva loro esistenza e la loro condizione, compilando il prospetto qui allegato, che trasmetteranno alla Gestione Copertoni, Attrezzi e Statistica in Bologna, col mod. *G*, 65 (Elenco delle carte. . . .) di detto giorno.

I Signori Capi Stazione e le Divisioni e Sezioni di Movimento cureranno che i Ponticelli guasti siano prontamente inviati ai competenti Magazzini per la riparazione, osservando le formalità a ciò relative.

Il modulo da inviarsi alla predetta Gestione dovrà essere firmato dai Capi Stazione, i quali saranno tenuti responsabili di qualsiasi inesattezza nella compilazione del modulo stesso.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Errata-corrige

La *Gazzetta Ufficiale* del Regno nel N. 167 del 18 luglio c. a. pubblica la seguente errata-corrige:

« *Legge concernente lo stato di previsione della spesa del Mi-*
« *nistero dei Lavori Pubblici 1911-912* (1).

« È stata errata la data della legge che è *30 giugno 1911* e
« non *30 maggio 1911* ».

---

(1) Pubblicata nel Bollettino ufficiale N. 28-1911.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO IV - 1911

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	*L.* **4.00**
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti	» **8.00**

Gli abbonamenti decorrono dal 1° gennaio di ogni anno

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all' ufficio degli agenti abbonati: pertanto si prega di comunicare al Servizio I (ufficio bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi provenienti dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO IV - N. 31.

3 AGOSTO 1911

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, agosto 1911 — Tip. Editrice Nazionale, Via Gregoriana, 9.

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

R. Decreto *del 2 luglio 1911, che classifica fra le ferrovie secondarie alcune linee a scartamento ridotto della rete complementare sicula* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visti gli articoli 1 e 20 della legge 30 giugno 1906, N. 272, concernente disposizioni speciali per la costruzione e l'esercizio delle strade ferrate, e l'art. 6 della legge 8 luglio 1906, N. 304;

Viste le leggi 4 dicembre 1902, N. 506, e 9 luglio 1905, N. 413, sulla costruzione delle ferrovie complementari;

Ritenuto che con comunicato del Ministero dei lavori pubblici nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno del 28 febbraio 1911, N. 49, previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, fu reso noto che sarebbero state classificate fra le ferrovie secondarie, le linee complementari a scartamento ridotto della Sicilia, di cui alle suddette leggi 4 dicembre 1902, N. 506 e 9 luglio 1905, N. 413;

Ritenuto che nessuna osservazione di interessati è stata presentata nel termine di tre mesi dalla anzidetta pubblicazione;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Sono classificate fra le ferrovie secondarie, ai sensi ed agli effetti della legge 30 giugno 1906, N. 272, le linee a scartamento ridotto della rete complementare Sicula qui appresso indicate:

Castelvetrano-Menfi-Sciacca;
Castelvetrano-Partanna-Sambuca-San Carlo-Bivio Sciacca;
Sciacca-Ribera-Greci-Porto Empedocle;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale*, N. 173, del 25 luglio 1911.

Lercara-Bivona-Cianciana-Greci, con diramazione Bivio Filaga-Prizzi-Palazzo Adriano;

Porto Empedocle-Girgenti;

Girgenti-Favara-Naro-Canicattì;

Naro-Palma-Licata Porto;

Assoro (Bivio Assoro-Leonforte)-Valguarnera-Piazza Armerina, con diramazione Delia-Aidone.

Il Nostro ministro, segretario di Stato per i lavori pubblici, è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 2 luglio 1911.

VITTORIO EMANUELE.

SACCHI.

D. M. *di nomina nel Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli art. 63, lett. *b*), e 64 della legge 7 luglio 1907, N. 429; sulla designazione del Ministero della Guerra,

DECRETA

Il Sig. Cav. Uff. Dott. Alfredo **FIORY** è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico, quale rappresentante del Ministero predetto in sostituzione del sig. Comm. Carlo **RIDOLFI.**

Roma, addì 21 luglio 1911.

Il Ministro
E. SACCHI

Ordine Generale N. 11. (SERVIZIO VI).

Modificazioni al Regolamento sul vestiario uniforme e su oggetti di uso personale.

Con l'unita Appendice N° 7 al Regolamento sul vestiario uniforme e su oggetti di uso personale si dà conoscenza di alcune modificazioni ed aggiunte apportate al detto Regolamento.

Ordine di Servizio N. 227. (SERVIZIO VIII).

I. - Servizio cumulativo per viaggiatori e bagagli con la Ferrovia Sondrio-Tirano.
II. - Servizio cumulativo per viaggiatori e bagagli con la Ferrovia Sondrio-Tirano e con le Messaggerie Valtellinesi.
III. - Servizio cumulativo per viaggiatori e bagagli con la Ferrovia Sondrio-Tirano e la Società " Lariana " di navigazione sul Lago di Como.

(Vedi Ordine di Servizio N. 85 - 1910).

I.

Servizio cumulativo per viaggiatori e bagagli con la Ferrovia Sondrio-Tirano.

A datare dal 1° agosto 1911 il servizio cumulativo per viaggiatori e bagagli con la ferrovia Sondrio-Tirano viene regolato dalle norme seguenti, le quali sostituiscono ed abrogano ogni altra precedente disposizione in materia.

TRASPORTO DI VIAGGIATORI. - *Corrispondenze ammesse.* — Le stazioni ammesse al servizio cumulativo viaggiatori con biglietti a serie fissa, tanto di corsa semplice quanto di andata e ritorno risultano con i rispettivi prezzi, dal prospetto « Allegato A ».

Tutte le altre stazioni delle Ferrovie dello Stato possono rilasciare biglietti facoltativi di corsa semplice, in destinazione di quelle della linea Sondrio-Tirano, applicando per il percorso sulle linee dello Stato, la tariffa intera, oppure la differenziale A., a seconda della distanza, e, per il percorso sulla Sondrio-Tirano, le quote risultanti dall'allegato B.

Analogamente le stazioni della Sondrio-Tirano possono distribuire biglietti facoltativi di corsa semplice per le stazioni dello Stato, conteggiando nello stesso modo i rispettivi prezzi.

Ragazzi. — Per il trasporto dei ragazzi fra i tre ed i sette anni, tanto le stazioni della Rete dello Stato, quanto le Stazioni della linea Sondrio-Tirano, distribuiscono biglietti di corsa semplice facoltativi conteggiando per il percorso sulle linee dello Stato, le tariffe su di esse vigenti per i ragazzi, e, per il percorso sulla Sondrio-Tirano, i prezzi risultanti dall'allegato B.

Tassa di bollo. — In aggiunta ai prezzi indicati nei prospetti di cui sopra, viene riscossa la tassa e la sovratassa di bollo.

Caratteristiche dei biglietti. — I biglietti di serie fissa e facoltativi rilasciati in servizio cumulativo da e per la linea Sondrio-Tirano hanno gli stessi colori e lo stesso formato di quelli in vigore sulle Ferrovie dello Stato.

Penalità ed introiti suppletori. — Le esazioni suppletorie e le multe per mancanza di biglietti, cambiamenti di classe ecc., vengono riscosse, finchè il viaggiatore non abbia ancora oltrepassato il transito di Sondrio, da ciascuna Amministrazione soltanto per il percorso rispettivo, ma il personale di scorta ai treni dovrà consegnare i viaggiatori alla stazione di Sondrio, perchè sia provveduto alla regolarizzazione del viaggio per l'ulteriore percorso. Se invece il viaggiatore viene trovato già al di là del transito di Sondrio, le esazioni supplementari dovranno estendersi anche al percorso sulle linee dell'altra Amministrazione, quando risulti che il viaggio sulla medesima abbia avuto luogo nelle identiche condizioni che danno motivo all'esazione pel rimanente percorso.

TRASPORTO DI BAGAGLI, CANI E VELOCIPEDI. - *Stazioni ammesse alla corrispondenza.* — Tutte le stazioni dela Rete dello Stato e quelle della Sondrio-Tirano sono ammesse reciprocamente al servizio cumulativo per i bagagli e cani, nonchè per i bicicli e tricicli a motore, per i velocipedi, i tandems, le triplettes e le carrozzine per bambini.

La registrazione di tali trasporti si fa con la compilazione di un solo foglio di via, che scorta le spedizioni sino alla stazione destinataria.

Per il percorso sulle linee dello Stato sono da applicarsi le rispettive tariffe vigenti in servizio interno con le corrispondenti tasse minime e per il percorso della Ferrovia Sondrio-Tirano sono da conteggiarsi i prezzi seguenti:

Dalla Stazione di Sondrio	BAGAGLI Biciclì e tricicli a motore Tasse per kg.										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnell. divisib. di 10 in 10 kg.	Velocipedi e velocimani	Bicicl. in gabbia carrozzine tandems e triplettes	Cani (*)
	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100		per macchina	per macchina	per capo
Tresivio-Piateda	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	2.260	0.70	1.05	0.15
Ponte in Valtellina . . .	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	4.068	0.70	1.05	0.25
Chiuro	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	4.520	0.70	1.05	0.25
Tresenda Aprica Teglio .	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.80	7.684	0.70	1.05	0.40
Villa di Tirano.	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.75	0.85	0.95	1.05	10.396	0.70	1.05	0.55
Tirano	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.75	0.85	0.95	1.10	1.20	11.752	0.70	1.05	0.60

(*) Tassa minima per spedizione L. 0.70.

Concessioni speciali - Trasporti militari. — Tutte le concessioni speciali contenute nel fascicolo: *Concessioni speciali e relative tariffe* (edizione 1.° gennaio 1909) e il *Regolamento pei trasporti militari* anche in quanto è esteso al Corpo delle Guardie di Finanza, sono valevoli da e per la linea Sondrio-Tirano in tutte le loro prescrizioni e modalità, salvo applicazione sul percorso della Ferrovia Sondrio-Tirano dei prezzi risultanti dal prospetto seguente, in base al quale sono da praticarsi opportune aggiunte nel fascicolo «Norme di servizio cumulativo con le ferrovie secondarie pei trasporti dei viaggiatori e dei bagagli in base alle Concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari (1° luglio 1902)».

STAZIONI	Amministraz. e linea alle quali appartengono	Transiti Punti di allacciam. con le reti princ.	Distanze dal Trans. di Sondrio km.	TARIFFA differenziale 1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	TARIFFA spec. per operai in comit. 3ª cl.	TARIFFA militare 1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	Bagagli base per tonnellate div. di 10 in 10 kg.
				(*)	(*)	(*)	(*)				(*)
Chiuro.	Sondrio - Tirano	Sondrio	10	0.75	0.50	0.35	0.30	0.30	0.25	0.15	2.260
Ponte in Valtellina. . .	id.	id.	9	0.65	0.45	0.30	0.25	0.30	0.20	0.15	2.034
Tirano	id.	id.	26	1.90	1.30	0.90	0.70	0.75	0.55	0.40	5.876
Tresenda Aprica Teglio.	id.	id.	17	1.25	0.85	0.60	0.50	0.50	0.35	0.25	3.842
Tresivio Piateda. . . .	id.	id.	5	0.40	0.25	0.20	0.15	0.15	0.15	0.10	1.130
Villa di Tirano	id.	id.	23	1.70	1.15	0.80	0.65	0.65	0.50	0.30	5.198

(*) Il prezzo minimo di ogni biglietto (individuale o collettivo) è di L. 0.50. Così pure è di L. 0.50 il prezzo minimo pel trasporto del bagaglio.

II

Servizio cumulativo per viaggiatori e bagagli con la ferrovia Sondrio-Tirano e con le Messaggerie Valtellinesi.

In seguito ad accordi intervenuti colla Ferrovia Sondrio-Tirano e le Messaggerie Valtellinesi il servizio diretto per viaggiatori e bagagli viene regolato dalle condizioni e norme qui in appresso indicate, le quali sostituiscono ed abrogano ogni altra precedente.

TRASPORTO DI VIAGGIATORI. - *Corrispondenze ammesse.* — Le stazioni ammesse al servizio cumulativo viaggiatori con biglietti di corsa semplice e di andata e ritorno a serie fissa, risultano dal prospetto « Allegato C » indicante le corrispondenze assegnate ad ogni stazione ed i relativi prezzi.

Tassa di bollo. — In aggiunta ai prezzi indicati nel detto prospetto, deve essere riscossa la tassa e la sopratassa di bollo.

Caratteristiche dei biglietti. — I biglietti di corsa semplice e di andata e ritorno sono a foglietto, dei colori normali e sono formati di tagliandi separati pei percorsi sulle linee dello Stato, sulla ferrovia Sondrio-Tirano, e sulle Messaggerie Valtellinesi. I tagliandi devono essere ritirati dagli agenti delle rispettive Amministrazioni.

I biglietti di corsa semplice hanno la validità di giorni 8 e danno facoltà di fermata in 3 stazioni intermedie.

Quelli di andata e ritorno hanno la validità di giorni 30 e danno pure facoltà di fermata in 3 stazioni intermedie, così nell'andata che nel ritorno.

Tanto i biglietti di corsa semplice come quelli di andata e ritorno sono validi per effettuare il viaggio con qualunque treno diretto od omnibus.

Sulle automobili e sulle diligenze delle Messaggerie i biglietti di qualsiasi classe danno diritto soltanto a « posti interni », perciò il viaggiatore che desidera di occupare un posto di *coupè* o di *banchetta* deve pagare una speciale sovratassa agli agenti delle Messaggerie Valtellinesi.

Ragazzi. — In servizio diretto con le Messaggerie Valtellinesi non vengono distribuiti biglietti a tariffa ridotta per il trasporto dei ragazzi dai 3 ai 7 anni.

TRASPORTO DI BAGAGLI. - *Stazioni ammesse alla corrispondenza.* — Le stazioni ammesse al servizio cumulativo bagagli (esclusi i velocipedi, i cani, ecc.), sono quelle risultanti dal prospetto « Allegato D ».

La registrazione dei trasporti bagagli si fa con la compilazione di un solo foglio di via, che scorterà le spedizioni fino alla località destinataria, ed i prezzi per la relativa tassazione sono da desumersi dall'anzidetto prospetto «Allegato D».

III.

Servizio cumulativo per viaggiatori e bagagli con la ferrovia Sondrio-Tirano e la Società "Lariana" di Navigazione sul Lago di Como.

Ad opportuna notizia si informa che sono in distribuzione dei biglietti a foglietto per corsa semplice delle tre classi, con la validità di 2 giorni e per gli itinerari seguenti:

da Como Lago a Tirano, via Varenna (o Colico) Sondrio e viceversa;

dal Centro del Lago di Como (Tremezzo-Cadenabbia-Bellagio e Menaggio) *a Tirano* via Varenna (o Colico) Sondrio e viceversa.

E' ammesso da Como Lago e da tutti gli altri scali lacuali la registrazione diretta del bagaglio (esclusi i velocipedi, i cani, ecc.) per Tirano, via Varenna (o Colico) e viceversa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 228 (SERVIZIO VIII).

Tariffa locale N. 227 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 210-1910)

Col 16 Agosto 1911 la tariffa locale N° 227 P. V. sarà estesa ai trasporti di *materiale nuovo componente le ferrovie portatili per uso agricolo, per cantieri,* ecc.; in partenza dalla stazione di Cremona ed in destinazione di quelle di tutte le linee continentali dello Stato.

In conseguenza di ciò, nella intestazione della tariffa locale predetta, deve essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 229. (SERVIZIO VIII).

Servizio diretto fra l'Italia e l'Inghilterra, via Francia, per viaggiatori e bagagli.

Col giorno 1° luglio 1911 sono stati modificati in relazione a quanto prescrive la legge N° 310 del 13 aprile 1911 i prezzi dei biglietti del suindicato servizio diretto.

Si fa luogo pertanto alla diramazione alle stazioni, alle Agenzie ed agli altri Uffici interessati di un'Appendice alla rela-

tiva tariffa, edizione 1° gennaio 1911 (Ordine di Servizio N° 344-1910), nella quale Appendice trovansi indicati i nuovi prezzi dei biglietti di cui trattasi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 230 (Servizio II).

Variazioni al testo della nomenclatura dei conti dal 1911-12.

(Vedi Ordine di Servizio N. 164-1911).

Pag. 6 — Al punto 8 delle avvertenze, dopo le parole « ad eccezione delle gratificazioni » aggiungere « di cui all'articolo 4 della legge 13 Aprile 1911 N° 310 ».

Pag. 18 — Dall'annotazione posta di contro al conto 49 di entrata, sopprimere le parole « e di Gallarate ». - Tale variante avrà effetto a decorrere dal 1° Settembre 1911.

Pag. 22 — Al conto 80 di entrata viene ripristinato il sottoconto C. in corrispondenza al conto 107 della spesa - Detto sottoconto avrà il numero 263 bis di partitario.

Pag. 36 — La dizione del sottoconto 17-A-5-g. della spesa, viene modificata come in appresso:

« Materie per untura ed illuminazione esterna dei locomotori e delle locomotrici elettriche ».

La dizione del sottoconto 17-A-5-1 della spesa viene modificata come in appresso:

« Combustibile ed altre materie per motori fissi dei ventilatori delle gallerie », ed avrà a lato la seguente annotazione:

« Compresi i materiali per la riparazione del macchinario e le materie per l'illuminazione e la pulitura ».

Al sottoconto 17-A-5-m. va posta l'annotazione seguente:

« Compreso anche il materiale prelevato dal magazzino per le riparazioni del materiale d'inventario ».

Pag. 37 — All'annotazione posta di contro al sottoconto 17-B-5-e dopo la parola « pompe » aggiungere « ed esclusa la fornitura e la pompatura d'acqua per le centrali elettriche ».

Al sottoconto 17-B-5-i apporre l'annotazione seguente:

« Comprende le spese per la fornitura e la pompatura dell'acqua ».

Aggiungere il sottoconto 17-B-5-k colla seguente dizione:

« Spese diverse per la ventilazione delle gallerie » col N° 545 bis di partitario.

Pag. 49 — Dall'annotazione posta di contro al conto 72 di spesa sopprimere le parole « e di Gallarate » Tale variante avrà effetto a decorrere dal 1° Settembre 1911.

Pag. 66 — Aggiungere i nuovi conti d'ordine seguenti:

117. Servizio Centrale X Officine Private Locomotive (1164).

118. Servizio Centrale X Officine Private Veicoli (1165).

apponendo ai medesimi l'annotazione seguente:

« Servono quali conti d'interferenza per l'addebito delle forniture e delle altre spese d'ordine che interessano la riparazione del materiale rotabile affidata all'industria privata, la cui contabilità viene fatta presso il Servizio Centrale X ».

Pag. 70 — I seguenti sottoconti del conto transitorio 121:

« Divisione Controllo Prodotti di Torino (ex 103) ».

« Controllo Comune di Torino (ex 104) ».

« Divisione Controllo Prodotti di Firenze (ex 105) ».

« Controllo Comune di Firenze (ex 106) ».

« Divisione Controllo Prodotti di Messina (ex 107) ».

sono stati riuniti in un unico sottoconto con la seguente denominazione:

« Divisioni Controlli Prodotti e Controlli Comuni (ex 103, 104, 105, 106 e 107) » col numero 1208 di partitario.

Ordine di Servizio N. 231. (Servizio VIII).

Servizio diretto viaggiatori e bagagli fra l'Italia e la Svizzera via Gottardo e fra l'Austria e la Svizzera Via Cormons e Peri - Gottardo.

(Vedi Ordini di Servizio N. 166-1908 106-1909 e 125-1910)

Col 1° luglio 1911 sono stati modificati, in relazione a quanto prescrive la legge N° 310 del 13 Aprile 1911, i prezzi dei biglietti del suindicato servizio diretto.

Si fa luogo pertanto alla diramazione di un IV Supplemento alla relativa Tariffa, edizione 1° Luglio 1908 (Ordine di Servizio N° 166/1908), nel quale, oltre ai nuovi prezzi, sono compresi:

a) alcune nuove corrispondenze dirette, che vengono indicate nell'annesso prospetto e che vanno aggiunte a quelle risultanti dai prospetti allegati al suaccennato Ordine di Servizio 166/1908 ed a quelli N° 106-1909 e 125-1910;

b) i prezzi dei biglietti speciali di andata e ritorno (festivi) per Monte Generoso-Kulm, via Chiasso, biglietti che trovansi pure indicati nell'unito prospetto e che - esistenti da tempo - vengono ora compresi nella tariffa;

c) le condizioni e le tasse per la registrazione diretta dei bagagli fra la Svizzera e talune stazioni dell'Austria, via Gottardo-Peri;

d) un'*Appendice* contenente le condizioni e le tasse per i trasporti in servizio diretto fra l'Italia e la Svizzera dei viaggiatori in *vetture-salone, vetture a letti, vetture speciali per ammalati* e *compartimenti interi*, nonchè per il trasporto di bagaglio *in bagagliai speciali*.

I trasporti di cui sub *d*) si effettuano mediante l'emissione di un bollettino mod. I-223 e del biglietto di supplemento (mod. I-203) di cui all'art. 9 punto *c*) delle norme per il servizio contabile della gestione viaggiatori. Analogo bollettino di trasporto è in uso presso le stazioni delle Ferrovie Svizzere per i trasporti speciali di cui trattasi nel senso dalla Svizzera per l'Italia.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 232. (Servizio VIII).

8ª. Appendice alle tariffe e condizioni pei trasporti sulle Ferrovie dello Stato.

(Vedi Ordine di Servizio N. 180-1911).

È stata pubblicata l'8ª Appendice alle Tariffe e Condizioni pei trasporti sulle Ferrovie dello Stato (edizione maggio 1908).

Detta Appendice sarà distribuita alle stazioni ed agli Uffici interessati a cura dell'Ufficio Contabilità Prodotti di Firenze.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 233. (Servizio VIII).

Servizio italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 222-1911).

A datare dal 1° agosto 1911 le due voci N. 2683 e 2684 della Nomenclatura e classificazione annessa alla tariffa italo-germanica saranno sostituite dalle seguenti, le quali perciò dovranno introdursi a pag. 118 della Parte I-*B* (ristampata col 23° supplemento del 1° aprile 1909).

2683-730	**Velocipedi,** anche con motore (1) montati.	1 v	—	—	2 sp	III	—
2684-731	» come sopra, smontati, completi, (2).	2	—	—	(3) ecc.1 b	(3) I	(3) 1 ei
2684ª-731ª	» come sopra (parti di), eccettuati i sellini ricoperti di cuoio o d'altre materie, le gomme e i cerchi.	2	—	—	(3) ecc.1 b	I	1 ei
	I sellini per velocipedi ricoperti di cuoio o d'altre materie e le gomme, si tassano come le merci in genere (voce N. 1 della presente nomenclatura). Per i cerchi di ferro o d'acciaio vedi N. 953.						

(1) I velocipedi con motore si accettano pel trasporto soltanto se privi della benzina o di altra sostanza che serva pel funzionamento del motore, ciò che deve risultare da apposita dichiarazione del mittente sulla lettera di vettura.

(2) Non sono considerati smontati i velocipedi, ai quali sia stato tolto semplicemente il manubrio, i pedali od il sellino.

(3) In servizio via Gottardo si applica la tariffa speciale III.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 234. (SERVIZIO VIII).

Servizio cumulativo con la Sardegna.

(Vedi Ordine di Servizio N. 183-1911.)

Col 16 agosto 1911, la stazione di Melegnano viene ammessa al servizio cumulativo ferroviario marittimo con la Sardegna, e la stazione di S. Giovanni a Teduccio, già abilitata al servizio medesimo pei soli trasporti a G. V., viene pure ammessa pei trasporti a P. V.

In conseguenza, nell'allegato *A* all'Ordine di Servizio N. 186-1910, deve aggiungersi la stazione di Melegnano, e nell'allegato 5 alla parte II delle Condizioni e Tariffe del servizio predetto (edizione 1° luglio 1910) si devono introdurre le aggiunte seguenti:

Melegnano	G. P.	Civitavecchia	537	Genova	162
		Genova (1)	162		

sostituendo poi le indicazioni attuali per la stazione di S. Giovanni a Teduccio, con quelle seguenti:

S. Giovanni a Teduccio	G. P	Civitavecchia	335	Napoli	6
		Napoli (1)	6		

Sarà inoltre da cancellarsi la nota (3) in fondo alla pag. 194.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 66 (SERVIZIO VII e VIII)

Trasporti di sapone in pani.

Consta che da qualche stazione si accettano spedizioni a vagone completo di sapone in pani, alla rinfusa, senza imballaggio, e che i mittenti approffittano di ciò per eseguire direttamente l'opera-

zione di carico e chiedere poi la detrazione o il rimborso della relativa quota di diritto fisso.

Ora è da avvertirsi che l'accennato modo di trasporto del sapone non devesi ammettere, perchè è causa di imbrattamento dei vagoni, motivo per cui è necessario che, in base alle disposizioni dell'art. 95 delle Tariffe, la merce suddetta non sia accettata se non convenientemente imballata in guisa da evitare qualsiasi imbrattamento.

Volendosi poi evitare ogni pretesto di contestazioni circa l'applicazione dell'integrale diritto fisso, ricordasi che quante volte gli speditori intendano di eseguire il carico di merci a vagone completo quando esso competa invece alla ferrovia, le stazioni debbono sempre ritirare da essi sui documenti di trasporto la dichiarazione di rinuncia ad ogni rimborso o detrazione sulla quota di detto diritto fisso prevista dal secondo capoverso del comma h, dell'articolo 4 delle Norme per il servizio contabile delle gestioni merci.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 67. (Servizio VIII).

Accettazione dei trasporti di merci in destinazione di Busseto.

(Vedi Circolare N. 25-1910)

Si è avuto occasione di constatare che i trasporti di merci destinate alla località di Busseto sono, di frequente, accettati irregolarmente, non rilevandosi con precisione dai documenti relativi in qual modo i mittenti hanno inteso di effettuarli.

Ad evitare gli inconvenienti che possono da ciò derivare, si rammenta che se le spedizioni dirette alla località suddetta devono aver luogo in servizio cumulativo con la Ferrovia Cremona-Borgo S. Donnino gli speditori sono tenuti ad indicare, sul documento di trasporto, qualle stazione destinataria, quella di Busseto ed a presentare il documento stesso in doppio esemplare.

Se, invece, le spedizioni in parola devono essere fatte proseguire, oltre la Rete dello Stato, a mezzo delle Tramvie Parmensi,

non ammesse al servizio di corrispondenza, le stazioni dovranno attenersi a quanto fu disposto con la Circolare N. 25-1910, esigendo, cioè, dagli speditori che, sul documento di trasporto, sia indicata, come stazione destinataria, quella nella quale la merce deve essere rimessa alle citate Tramvie e, come stazione definitiva, quella di Busseto, con l'aggiunta: « da proseguire a mezzo delle Tramvie Parmensi ».

Inoltre, nello spazio riservato all'indirizzo, sul documento di trasporto propriamente detto, e nello spazio di cui il richiamo (10) sul bollettino di consegna, i mittenti dovranno indicare la destinazione definitiva, con l'aggiunta: « località servita dalle Tramvie Parmensi ».

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Per il Direttore Generale
R. RINALDI.

Allegato all'Ordine Generale N. 10-1911.

APPENDICE N. 7
Al Regolamento sul Vestiario Uniforme
e su oggetti di uso personale

All'articolo 26 del Regolamento sul vestiario uniforme e su oggetti di uso personale (Appendice N. 4 allegata all'Ordine Generale N° 4/1910) vengono aggiunti i seguenti due capoversi:

« Ai fuochisti ed ai frenatori militari invece verranno con-
« segnati gratuitamente, per farne uso nei dormitori della Ammi-
« nistrazione, due lenzuoli ed una custodia di tela, da prelevarsi
« da quelli assegnati in dotazione al dormitorio della località nella
« quale essi risiedono, e dovranno restituirli alla fine del corso
« d'istruzione ».

« Le disposizioni di cui agli art. 23 e 25 sono valide anche
« pei fuochisti e pei frenatori militari ».

L'art. 27 viene così modificato:

« I servizi VII e X sono autorizzati ad esonerare della tassa
« di cent. 30 di cui l'art. 25, gli agenti avventizi adibiti ecce-
« zionalmente al servizio dei treni, specie pel trasbordo merci,
« nonchè gli agenti stabili che, abilitati alle funzioni di fuochista,
« vengono utilizzati al servizio dei treni per sopperire alle even-
« tuali precarie deficienze di personale ».

Alla Tabella A vengono apportate le seguenti modificazioni:

I° — I macchinisti dei treni elettrici vengono depennati dal Quadro IV ed inscritti nel Quadro III insieme ai Macchinisti e Fuochisti dei treni a vapore, pei quali l'uniforme obbligatoria è costituita soltanto del berretto e della giubba.

2° — Al Quadro IV, dal gruppo: « Capi deviatori, Capi Squadra deviatori, Deviatori, Capi manovra, Capi Squadra manovratori, Manovratori, Operai lumai, Lumai, Manuovali, Guardabarriere (uomini) » vengono depennati i Capi manovra, i Capi Squadra manovratori ed i Manovratori: inoltre viene apposta la seguente annotazione:

« I deviatori delle piccole stazioni obbligati al servizio di manovra, possono, in luogo del camiciotto, indossare la giubba ».

I Capi manovra, i Capi squadra manovratori ed i Manovratori formano gruppo a parte, e per essi, i capi di vestiario obbligatorio e costituenti l'uniforme sono: il berretto, la giubba, il panciotto, il pantalone ed il cappotto.

Alla Tabella B vengono apportate le seguenti modificazioni:

1° — Dal Quadro IV vengono depennati i Macchinisti di treni elettrici ed inscritti invece nel quadro III. Ad essi vengono concessi col contributo di un terzo a carico dell'Amministrazione; il berretto di panno nero ed il berretto di seta nera (durata minima 8 mesi ciascuno e complessivamente 16) nonchè la giubba di fustagno categoria 12 (durata minima 4 mesi); e senza contributo dell'Amministrazione: il berretto d'incerato (durata minima 12 mesi), le giubbe categoria 33 e 34 (durata minima 12 mesi), i pantaloni categoria 15 e 16 (durata minima 12 mesi), i panciotti categoria 22 e 23 (durata minima 12 mesi) ed i cappotti categoria 28 o 28 *bis* e 29 o 29*bis* (durata minima 24 mesi). La ritenuta mensile a carico dell'agente è stabilita in L. 5,00.

2°. — Al Quadro IV: ai Capi Manovra, ai Capi Squadra Manovratori ed ai Manovratori viene tolta la concessione del camiciotto categoria 30 e viene inscritta invece la concessione, con contributo, della giubba di cotone mistone categ. 215 (durata minima mesi 6).

In corrispondenza a « Deviatori » viene apposta la seguente avvertenza: — « I deviatori delle piccole stazioni obbligati al servizio di manovra possono richiedere, col contributo di una metà a carico dell'Amministrazione, la giubba di cotone mistone categoria 215 (durata minima mesi 6) in luogo del camiciotto categoria 30 ».

Alla Tabella C vengono apportate le seguenti modificazioni:

1° — A pagina 58, in corrispondenza dei berretti categ. 54 e 55 vengono depennati i « Macchinisti di treni elettrici ».

2° — A pagina 60 aggiungere:

Qualifica degli agenti	Descrizione berretti	Categ.	Prezzo
Macchinisti di treni elettrici	Berretto di panno nero con trofeo ricamato in argento costituito da 3 stellette a 5 punte sormontate da monogramma F S con frecce.	75 E	3.45
	Berretto di seta nera: come sopra.	75 E bis	4.00
	Berretto d'incerato: come sopra.	76 E	3.55
	Coprinuca d'incerato: d'attaccarsi al berretto.	81 bis	0.45

3°. — A pagina 64, aggiungere fra i trofei e distintivi da berretto ricamati in argento:

Categoria		Prezzi
112 bis	Tre stellette a 5 punte sormontate da monogramma F S con frecce	0.90

Al Quarto alinea dell'art. 8 deve far seguito il seguente:

« Alle guardabarriere ed ai cantonieri frequentemente adibiti alle funzioni di guardiani, è concesso - a giudizio del Servizio XI - di prelevare l'orologio alle condizioni di cui sopra ».

Approvato dal Consiglio d'Amministrazione nella seduta del 12 Luglio 1911.

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 227-1911.*

PROSPETTO indicante i prezzi, con la relativa ripartizione, dei biglietti di corsa semplice a di andata e ritorno in servizio cumulativo fra le ferrovie dello Stato e la ferrovia Sondrio-Tirano.

DA	A	Via	Ripartizione	Biglietti di corsa semplice — Prezzi per treni diretti o promiscui			Biglietti di corsa semplice — Prezzi per treni omnibus			Biglietti di andata-ritorno		
e viceversa				1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe
			FF. Stato	7.15	5.05	3.25	6.50	4.55	2.95	—	—	—
			Sondrio-Tirano	1.25	0.90	0.60	1.15	0.80	0.55	—	—	—
Bellano	Chiuro	Sondrio	Totale	8.40	5.95	3.85	7.65	5.35	3.50	—	—	—
			FF. Stato	7.15	5.05	3.25	6.50	4.55	2.95	—	—	—
			Sondrio-Tirano	1.15	0.80	0.55	1.05	0.75	0.50	—	—	—
id.	Ponte in Valtellina	id.	Totale	8.30	5.85	3.80	7.55	5.30	3.45	—	—	—
			FF. Stato	7.15	5.05	3.25	6.50	4.55	2.95	—	—	—
			Sondrio-Tirano	3.25	2.30	1.50	2.95	2.10	1.35	—	—	—
id.	Tirano	id.	Totale	10.40	7.35	4.75	9.45	6.65	4.30	—	—	—
			FF. Stato	7.15	5.05	3.25	6.50	4.55	2.95	—	—	—
			Sondrio-Tirano	2.15	1.50	1.—	1.95	1.35	0.90	—	—	—
id.	Tresenda Aprica Teglio	id.	Totale	9.30	6.55	4.25	8.45	5.90	3.85	—	—	—
			FF. Stato	7.15	5.05	3.25	6.50	4.55	2.95	—	—	—
			Sondrio-Tirano	2.90	2.05	1.30	2.60	1.85	1.20	—	—	—
id.	Villa di Tirano	id.	Totale	10.05	7.10	4.55	9.10	6.40	4.15	—	—	—
			FF. Stato	14.05	9.85	6.40	13.15	9.20	5.90	—	—	—
			Sondrio-Tirano	1.25	0.90	0.60	1.15	0.80	0.55	—	—	—
Bergamo	Chiuro	id.	Totale	15.30	10.75	7.—	14.30	10.—	6.45	—	—	—

DA	A	Via	Ripartizione	Biglietti di corsa semplice						Biglietti di andata-ritorno		
				Prezzi per treni diretti o promiscui			Prezzi per treni omnibus					
e viceversa				1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe
			FF. Stato	14.05	9.85	6.40	13.15	9.20	5.90	—	—	—
			Sondrio - Tirano	1.15	0.80	0.55	1.05	0.75	0.50	—	—	—
·rgamo	Ponte in Valtellina	Sondrio	Totale	15.20	10.65	6.95	14.20	9.95	6.40	—	—	—
			FF. Stato	14.05	9.85	6.40	13.15	9.20	5.90	—	—	—
			Sondrio - Tirano	3.25	2.30	1.50	2.95	2.10	1.35	—	—	—
id.	Tirano	id.	Totale	17.30	12.15	7.90	16.10	11.30	7.25	—	—	—
			FF. Stato	14.05	9.85	6.40	13.15	9.20	5.90	—	—	—
			Sondrio - Tirano	2.15	1.50	1.—	1.95	1.35	0.90	—	—	—
id.	Tresenda Aprica Teglio	id.	Totale	16.20	11.35	7.40	15.10	10.55	6.80	—	—	—
			FF. Stato	14.05	9.85	6.40	13.15	9.20	5.90	—	—	—
			Sondrio - Tirano	2.90	2.05	1.30	2.60	1.85	1.20	—	—	—
id.	Villa di Tirano	id.	Totale	16.95	11.90	7.70	15.75	11.05	7.10	—	—	—
			FF. Stato	8.40	5.90	3.80	7.90	5.55	3.55	—	—	—
			Sondrio - Tirano	1.25	0.90	0.60	1.15	0.80	0.55	—	—	—
avenna	Chiuro	id.	Totale	9.65	6.80	4.40	9.05	6.35	4.10	—	—	—
			FF. Stato	8.40	5.90	3.80	7.90	5.55	3.55	—	—	—
			Sondrio - Tirano	1.15	0.80	0.55	1.05	0.75	0.50	—	—	—
id.	Ponte in Valtellina	id.	Totale	9.55	6.70	4.35	8.95	6.30	4.05	—	—	—

DA	A	Via	Ripartizione	Biglietti di corsa semplice						Biglietti di andata-ritor[no]		
				Prezzi per treni diretti o promiscui			Prezzi per treni omnibus					
e viceversa				1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe
			FF. Stato	8.40	5.90	3.80	7.90	5.55	3.55	—	—	—
			Sondrio - Tirano	3.25	2.30	1.50	2.95	2.10	1.35	—	—	—
Chiavenna	**Tirano**	**Sondrio**	**Totale**	11.65	8.20	5.30	10.85	7.65	4.90	—	—	—
			FF. Stato	8.40	5.90	3.80	7.90	5.55	3.55	—	—	—
			Sondrio - Tirano	2.15	1.50	1.—	1.95	1.35	0.90	—	—	—
id.	**Tresenda Aprica Teglio**	id.	**Totale**	10.55	7.40	4.80	9.85	6.90	4.45	—	—	—
			FF. Stato	8.40	5.90	3.80	7.90	5.55	3.55	—	—	—
			Sondrio - Tirano	0.65	0.45	0.30	0.60	0.40	0.30	—	—	—
id.	**Tresivio Piateda**	id.	**Totale**	9.05	6.35	4.10	8.50	5.95	3.85	—	—	—
			FF. Stato	8.40	5.90	3.80	7.90	5.55	3.55	—	—	—
			Sondrio - Tirano	2.90	2.05	1.30	2.60	1.85	1.20	—	—	—
id.	**Villa di Tirano**	id.	**Totale**	11.30	7.95	5.10	10.50	7.40	4.75	—	—	—
			FF. Stato	5.25	3.70	2.40	4.80	3.35	2.15	—	—	—
			Sondrio - Tirano	1.25	0.90	0.60	1.15	0.80	0.55	—	—	—
Colico	**Chiuro**	id.	**Totale**	6.50	4.60	3.—	5.95	4.15	2.70	—	—	—
			FF. Stato	5.25	3.70	2.40	4.80	3.35	2.15	—	—	—
			Sondrio - Tirano	1.15	0.80	0.55	1.05	0.75	0.50	—	—	—
id.	**Ponte in Valtellina**	id.	**Totale**	6.40	4.50	2.95	5.85	4.10	2.65	—	—	—

DA	A	Via	Ripartizione	Biglietti di corsa semplice — Prezzi per treni diretti o promiscui — 1ª classe	2ª classe	3ª classe	Prezzi per treni omnibus — 1ª classe	2ª classe	3ª classe	Biglietti di andata-ritorno — 1ª classe	2ª classe	3ª classe
e viceversa												
			FF. Stato	5.25	3.70	2.40	4.80	3.35	2.15	—	—	—
			Sodrio - Tirano	3.25	2.30	1.50	2.95	2.10	1.35	—	—	—
Colico	Tirano	Sondrio	Totale	8.50	6.—	3.90	7.75	5.45	3.50	—	—	—
			FF. Stato	5.25	3.70	2.40	4.80	3.35	2.15	—	—	—
			Sondrio - Tirano	2.15	1.50	1.—	1.95	1.35	0.90	—	—	—
id.	Tresenda Aprica Teglio	id.	Totale	7.40	5.20	3.40	6.75	4.70	3.05	—	—	—
			FF. Stato	5.25	3.70	2.40	4.80	3.35	2.15	—	—	—
			Sondrio - Tirano	0.65	0.45	0.30	0.60	0.40	0.30	—	—	—
id.	Tresivio Piateda	id.	Totale	5.90	4.15	2.70	5.40	3.75	2.4[illegible]	—	—	—
			FF. Stato	5.25	3.70	2.40	4.80	3.35	2.15	—	—	—
			Sondrio - Tirano	2.90	2.05	1.30	2.60	1.85	1.20	—	—	—
id.	Villa di Tirano	id.	Totale	8.15	5.75	3.70	7.40	5.20	3.35	—	—	—
			FF. Stato	10.25	7.15	4.65	9.30	6.50	4.20	14.20	9.95	6.45
			Sondrio - Tirano	1.25	0.90	0.60	1.15	0.80	0.55	1.80	1.25	0.85
Lecco	Ghiuro	id.	Totale	11.50	8.05	5.25	10.45	7.30	4.75	(1) 16.—	(1) 11.20	(1) 7.30
			FF. Stato	10.25	7.15	4.65	9.30	6.50	4.20	14.20	9.95	6.45
			Sondrio - Tirano	1.15	0.80	0.55	1.05	0.75	0.50	1.65	1.15	0.75
id.	Ponte in Valtellina	id.	Totale	11.40	7.95	5.20	10.35	7.25	4.70	(1) 15.85	(1) 11.10	(1) 7.20

(1) Validità giorni 1.

DA	A	Via	Ripartizione	Biglietti di corsa semplice						Biglietti di andata-ritorno		
				Prezzi per treni diretti o promiscui			Prezzi per treni omnibus					
e viceversa				1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe
			FF. Stato	10.25	7.15	4.65	9.30	6.50	4.20	14.20	9.95	6.4
			Sondrio - Tirano	3.25	2.30	1.50	2.95	2.10	1.35	4.65	3.25	2.1
Lecco	Tirano	Sondrio	Totale	13.70	9.45	6.15	12.25	8.60	5.55	(2) 18.85	(2) 13.20	(2) 8.
			FF. Stato	10.25	7.15	4.65	9.30	6.50	4.20	14.20	9.95	6.4
			Sondrio - Tirano	2.15	1.50	1.—	1.95	1.35	0.90	3.05	2.15	1.1
id.	Tresenda Aprica Teglio	id.	Totale	12.40	8.65	5.65	11.25	7.85	5.10	(1) 17.25	(1) 12.10	(1) 7.8
			FF. Stato	10.25	7.15	4.65	9.30	6.50	4.20	14.20	9.95	6.4
			Sondrio - Tirano	0.65	0.45	0.30	0.60	0.40	0.30	0.90	0.65	0.4
id.	Tresivio Piateda	id.	Totale	10.90	7.60	4.95	9.90	6.90	4.50	(1) 15.10	(1) 10.60	(1) 6.9
			FF. Stato	10.25	7.15	4.65	9.30	6.50	4.20	14.20	9.95	6.4
			Sondrio - Tirano	2.90	2.05	1.30	2.60	1.85	1.20	4.10	2.90	1.9
id.	Villa di Tirano	id.	Totale	13.15	9.20	5.95	11.90	8.35	5.40	(2) 18.30	(2) 12.85	(2) 8.3
			FF. Stato	16.80	11.75	7.60	15.25	10.70	6.90	24.—	16.80	10.8
			Sondrio - Tirano	1.25	0.90	0.60	1.15	0.80	0.55	1.80	1.25	0.8
Milano C.le	Chiuro	id.	Totale	18.05	12.65	8.20	16.40	11.50	7.45	(2) 25.80	(2) 18.05	(2) 11.7
			FF. Stato	16.80	11.75	7.60	15.25	10.70	6.90	24.—	16.80	10.8
			Sondrio - Tirano	1.15	0.80	0.55	1.05	0.75	0.50	1.65	1.15	0.7
id.	Ponte in Valtellina	id.	Totale	17.95	12.55	8.15	16.30	11.45	7.40	(2) 25.65	(2) 17.95	(2) 11.6

(1) Validità giorni 1.
(2) Validità giorni 2.

DA	A	Via	Ripartizione	Biglietti di corsa semplice – Prezzi per treni diretti o promiscui – 1ª classe	2ª classe	3ª classe	Prezzi per treni omnibus – 1ª classe	2ª classe	3ª classe	Biglietti di andata-ritorno – 1ª classe	2ª classe	3ª classe
e viceversa												
			FF. Stato	16.80	11.75	7.60	15.25	10.70	6.90	24.—	16.80	10.85
			Sondrio - Tirano	3.25	2.30	1.50	2.95	2.10	1.35	4.65	3.25	2.10
…no C.le	Tirano	Sondrio	Totale	20.05	14.05	9.10	18.20	12.80	8.25	(2) 28.65	(2) 20.05	(2) 12.95
			FF. Stato	16.80	11.75	7.60	15.25	10.70	6.90	24.—	16.80	10.85
			Sondrio - Tirano	2.15	1.50	1.—	1.95	1.35	0.90	3.05	2.15	1.40
id.	Tresenda Aprica Teglio	id.	Totale	18.95	13.25	8.60	17.20	12.05	7.80	(2) 27.05	(2) 18.95	(2) 12.25
			FF. Stato	16.80	11.75	7.60	15.25	10.70	6.90	24.—	16.80	10.85
			Sondrio - Tirano	0.65	0.45	0.30	0.60	0.40	0.30	0.90	0.65	0.45
id.	Tresivio Piateda	id.	Totale	17.45	12.20	7.90	15.85	11.10	7.20	(2) 24.90	(2) 17.45	(2) 11.30
			FF. Stato	16.80	11.75	7.60	15.25	10.70	6.90	24.—	16.80	10.85
			Sondrio - Tirano	2.90	2.05	1.30	2.60	1.85	1.20	4.10	2.90	1.90
id.	Villa di Tirano	id.	Totale	19.70	13.80	8.90	17.85	12.55	8.10	(2) 28.10	(2) 19.70	(2) 12.75
			FF. Stato	15.10	10.55	6.85	13.70	9.60	6.20	—	—	—
			Sondrio - Tirano	1.25	0.90	0.60	1.15	0.80	0.55	—	—	—
…onza	Chiuro	id.	Totale	16.35	11.45	7.45	14.85	10.40	6.75	—	—	—
			FF. Stato	15.10	10.55	6.85	13.70	9.60	6.20	—	—	—
			Sondrio - Tirano	1.15	0.80	0.55	1.05	0.75	0.50	—	—	—
id.	Ponte in Valtellina	id.	Totale	16.25	11.35	7.40	14.75	10.35	6.70	—	—	—

(2) Validità giorni 2.

DA	A	Via	Ripartizione	Biglietti di corsa semplice						Biglieti di andata-ritorno		
				Prezzi per treni diretti o promiscui			Prezzi per treni omnibus					
e viceversa				1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe
			FF. Stato	15.10	10.55	6.85	13.70	9.60	6.20	—	—	—
			Sondrio - Tirano	3.25	2.30	1.50	2.95	2.10	1.35	—	—	—
Monza	Tirano	Sondrio	Totale	18.35	12.85	8.35	16.65	11.70	7.55	—	—	—
			FF. Stato	15.10	10.55	6.85	13.70	9.60	6.20	—	—	—
			Sondrio - Tirano	2.15	1.50	1.—	1.95	1.35	0.90	—	—	—
id.	Tresenda Aprica Teglio	id.	Totale	17.25	12.05	7.85	15.65	10.95	7.10	—	—	—
			FF. Stato	15.10	10.55	6.85	13.70	9.60	6.20	—	—	—
			Sondrio - Tirano	2.90	2.05	1.30	2.60	1.85	1.20	—	—	—
id.	Villa di Tirano	id.	Totale	18.—	12.60	8.15	16.30	11.45	7.40	—	—	—
			FF. Stato	3.35	2.35	1.55	3.05	2.15	1.40	4.80	3.35	2.15
			Sondrio - Tirano	1.25	0.90	0.60	1.15	0.80	0.55	1.80	1.25	0.85
Morbegno	Chiuro	id.	Totale	4.60	3.25	2.15	4.20	2.95	1.95	(1) 6.60	(1) 4.60	(1) 3.—
			FF. Stato	3.35	2.35	1.55	3.05	2.15	1.40	4.80	3.35	2.15
			Sondrio - Tirano	1.15	0.80	0.55	1.05	0.75	0.50	1.65	1.15	0.75
id.	Ponte in Valtellina	id.	Totale	4.50	3.15	2.10	4.10	2.90	1.90	(1) 6.45	(1) 4.50	(1) 2.90
			FF. Stato	3.35	2.35	1.55	3.05	2.15	1.40	4.80	3.35	2.15
			Sondrio - Tirano	3.25	2.30	1.50	2.95	2.10	1.35	4.65	3.25	2.10
id.	Tirano	id.	Totale	6.60	4.65	3.05	6.—	4.25	2.75	(1) 9.45	(1) 6.60	(1) 4.25

(1) Validità giorni 1.

DA	A	Via	Ripartizione	Biglietti di corsa semplice						Biglietti di andata-ritorno		
				Prezzi per treni diretti o promiscui			Prezzi per treni omnibus					
e viceversa				1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe
			FF. Stato	3. 35	2. 35	1. 55	3. 05	2. 15	1. 40	4. 80	3. 35	2. 15
			Sondrio - Tirano	2. 15	1. 50	1. —	1. 95	1. 35	0. 90	3. 05	2. 15	1. 40
Morbegno	Tresenda Aprica Teglio	Sondrio	Totale	5. 50	3. 85	2. 55	5. —	3. 50	2. 30	[1] 7. 85	[1] 5. 50	[1] 3. 55
			FF. Stato	3. 35	2. 35	1. 55	3. 05	2. 15	1. 40	4. 80	3. 35	2. 15
			Sondrio - Tirano	0. 65	0. 45	0. 30	0. 60	0. 40	0. 30	0. 90	0. 65	0. 45
id.	Tresivio Piateda	id.	Totale	4. —	2. 80	1. 85	3. 65	2. 55	1. 70	[1] 5. 70	[1] 4. —	[8] 2. 60
			FF. Stato	3. 35	2. 35	1. 55	3. 05	2. 15	1. 40	4. 80	3. 35	2. 15
			Sondrio - Tirano	2. 90	2. 05	1. 30	2. 60	1. 85	1. 20	4. 10	2. 90	1. 90
id.	Villa di Tirano	id.	Totale	6. 25	4. 4	2. 85	5. 65	4. —	2. 60	[1] 8. 90	[1] 6. 25	[1] 4. 05
			FF. Stato	7. 55	5. 30	3. 45	6. 85	4. 80	3. 10	—	—	—
			Sondrio - Tirano	1. 25	0. 90	0. 60	1. 15	0. 80	0. 55	—	—	—
Perledo Varenna	Chiuro	id.	Totale	8. 80	6. 20	4. 05	8. —	5. 60	3. 65	—	—	—
			FF. Stato	7. 55	5. 30	3. 45	6. 85	4. 80	3. 10	—	—	—
			Sondrio - Tirano	1. 15	0. 80	0. 55	1. 05	0. 75	0. 50	—	—	—
id.	Ponte in Valtellina	id.	Totale	8. 70	6. 10	4. —	7. 90	5. 55	3. 60	—	—	—
			FF. Stato	7. 55	5. 30	3. 45	6. 85	4. 80	3. 10	—	—	—
			Sondrio - Tirano	3. 25	2. 30	1. 50	2. 95	2. 10	1. 35	—	—	—
id.	Tirano	id.	Totale	10. 80	7. 60	4. 95	9. 80	6. 90	4. 45	—	—	—

(1) Validità giorni 1.

DA	A	Via	Ripartizione	Biglietti di corsa semplice						Biglietti di andata-ritorno		
e viceversa				Prezzi per treni diretti o promiscui			Prezzi per treni omnibus					
				1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe
Perledo Varenna	Tresenda Aprica Teglio	Sondrio	FF. Stato	7.55	5.30	3.45	6.85	4.80	3.10	—	—	—
			Sondrio-Tirano	2.15	1.50	1.—	1.95	1.35	0.90	—	—	—
			Totale	9.70	6.80	4.45	8.80	6.15	4.—	—	—	—
id.	Villa di Tirano	id.	FF. Stato	7.55	5.30	3.45	6.85	4.80	3.10	—	—	—
			Sondrio-Tirano	2.90	2.05	1.30	2.60	1.85	1.20	—	—	—
			Totale	10.45	7.35	4.75	9.45	6.65	4.30	—	—	—

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 227-1911.*

QUOTE afferenti al percorso sulla linea Sondrio-Tirano da computarsi nei prezzi di biglietti facoltativi per viaggi di corsa semplice a tariffa intera o differenziale A.

DA SONDRIO alle Stazioni sottoindicate	PER ADULTI			PER RAGAZZI		
	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe
Tresivio Piateda	0.65	0.45	0.30	0.35	0.25	0.15
Ponte in Valtellina.	1.15	0.80	0.55	0.60	0.40	0.30
Chiuro	1.25	0.90	0.60	0.65	0.45	0.30
Tresenda Aprica Teglio	2.15	1.50	1.—	1.10	0.75	0.50
Villa di Tirano	2.90	2.05	1.30	1.45	1.05	0.65
Tirano.	3.25	2.30	1.50	1.65	1.15	0.75

Allegato C all'Ordine di Servizio N. 227 - 1911.

PROSPETTO dei prezzi, e relativa ripartizione, dei biglietti di corsa semplice e di andata e ritorno in servizio cumulativo fra le Ferrovie dello Stato, la Ferrovía Sondrio Tirano e le Messaggerie Valtellinesi.

Da	A	Via	Repartizione	Corsa Semplice			Andata Ritorno		
e viceversa				1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe
			FF Stato	10.25	7.15	—	14.20	9.95	—
			FF. Alta Valtellina. . .	2.15	1.50	—	3.15	2.20	—
			Messaggerie Valtellinesi .	2.50	2.50	—	4.00	4.00	—
			Stampa	0.20	0.20	—	0.20	0.20	—
Lecco	Aprica	Sondrio-Tresenda	Totale	15.10	11.35	—	21.55	16.35	—
			FF. Stato	10.25	7.15	—	14.20	9.95	—
			FF Alta Valtellina	3.25	2.30	—	4.75	3.35	—
			Messaggerie Valtellinesi .	9.45	9.45	—	15.25	15.25	—
			Stampa	0.20	0.20	—	0.20	0.20	—
Id.	Bormio Borgo	Sondrio-Tirano	Totale	23.15	19.10	—	34.40	28.75	—
			FF Stato	10.25	7.15	—	14.20	9.95	—
			FF Alta Valtellina . . .	3.25	2.30	—	4.75	3.35	—
			Messaggerie Valtellinesi .	10.60	10.60	—	17.05	17.05	—
			Stampa	0.20	0.20	—	0.20	0.20	—
Id.	Bormio Bagni	»	Totale	24.30	20.25	—	36.20	30.55	—
			FF. Stato	10.25	7.15	—	14.20	9.95	—
			FF. Alta Valtellina. . .	3.25	2.30	—	4.75	3.35	—
			Messaggerie Valtellinesi .	13.45	13.45	—	21.75	21.75	—
			Stampa	0.20	0.20	—	0.20	0.20	—
Id.	S. Caterina Valfurva	»	Totale	27.15	23.10	—	40.90	35.25	—

Da	A	Via	Repartizione	Corsa Semplice			Andata ritorno		
e viceversa				1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe
			FF. Stato	10.25	7.15	4.65	14.20	9.95	6.45
			FF. Alta Valtellina. . .	2.15	1.50	1.00	3.15	2.20	1.45
			Messaggerie Valtellinesi .	2.00	2.00	2.00	3.00	3.00	3.00
			Stampa	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20
Lecco	Teglio	Sondrio Tresenda	Totale	14.60	10.85	7.85	20.55	15.35	11.10
			FF. Stato	16.80	11.75	—	24.00	16.80	—
			FF. Alta Valtellina. . .	2.15	1.50	—	3.15	2.20	—
			Messaggerie Valtellinesi .	2.50	2.50	—	4.00	4.00	—
			Stampa	0.20	0.20	—	0.20	0.20	—
Milano C.	Aprica	Id.	Totale	21.65	15.95	—	31.35	23.20	—
			FF. Stato	16.80	11.75	—	24.00	16.80	—
			FF. Alta Valtellina. . .	3.25	2.30	—	4.75	3.35	—
			Messaggerie Valtellinesi .	9.45	9.45	—	15.25	15.25	—
			Stampa	0.20	0.20	—	0.20	0.20	—
Id.	Bormio Borgo	Sondrio-Tirano	Totale	29.70	23.70	—	44.20	35.60	—
			FF. Stato	16.80	11.75	—	24.00	16.80	—
			FF. Alta Valtellina. . .	3.25	2.30	—	4.75	3.35	—
			Messaggerie Valtellinesi .	10.60	10.60	—	17.05	17.05	—
			Stampa	0.20	0.20	—	0.20	0.20	—
Id.	Bormio Bagni	Id.	Totale	30.85	24.85	—	46.00	37.40	—
			FF. Stato	16.80	11.75	—	24.00	16.80	—
			FF. Alta Valtellina. . .	3.25	2.30	—	4.75	3.35	—
			Messaggerie Valtellinesi .	13.45	13.45	—	21.75	21.75	—
			Stampa	0.20	0.20	—	0.20	0.20	—
Id.	S. Caterina Valfurva	Id.	Totale	33.70	27.70	—	50.70	42.10	—

Da	A	Via	Repartizione	Corsa Semplice 1ª classe	2ª classe	3ª classe	Andata ritorno 1ª classe	2ª classe	3ª classe
e viceversa									
			FF. Stato	16.80	11.75	7.60	24.00	16.80	10.85
			FF. Alta Valtellina. . .	2.15	1.50	1.00	3.15	2.20	1.45
			Messaggerie Valtellinesi .	2.00	2.00	2.00	3.00	3.00	3.00
			Stampa	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20
Milano C.	Teglio	Sondrio-Tresenda	Totale	21.15	15.45	10.80	30.35	22.20	15.50
			FF. Stato	15.10	10.55	6.85	21.60	15.10	9.75
			FF. Alta Valtellina. . .	2.15	1.50	1.00	3.15	2.20	1.45
			Messaggerie Valtellinesi .	2.00	2.00	2.00	3.00	3.00	3.00
			Stampa	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20
Monza	Id.	Id.	Totale	19.45	14.25	10.05	27.95	20.50	14.40
			FF. Stato	7.55	5.30	—	10.65	7.45	—
			FF. Alta Valtellina. . .	2.15	1.50	—	3.15	2.20	—
			Messaggerie Valtellinesi .	2.50	2.50	—	4.00	4.00	—
			Stampa	0.20	0.20	—	0.20	0.20	—
Perledo Varenna	Aprica	Id.	Totale	12.40	9.50	—	18.00	13.85	—
			FF. Stato	7.55	5.30	—	10.65	7.45	—
			FF. Alta Valtellina. . .	3.25	2.30	—	4.75	3.35	—
			Messaggerie Valtellinesi .	9.45	9.45	—	15.25	15.25	—
			Stampa	0.20	0.20	—	0.20	0.20	—
Id.	Bormio-Borgo	Sondrio-Tirano	Totale	20.45	17.25	—	30.85	26.25	—
			FF. Stato	7.55	5.30	—	10.65	7.45	—
			FF. Alta Valtellina. . .	3.25	2.30	—	4.75	3.35	—
			Messaggerie Valtellinesi .	10.60	10.60	—	17.05	17.05	—
			Stampa	0.20	0.20	—	0.20	0.20	—
Id.	Bormio-Bagni	Id.	Totale	21.60	18.40	—	32.65	28.05	—

Da	A	Via	Repartizione	Corsa Semplice			Andata ritorno		
e viceversa				1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe
			FF. Stato	7.55	5.30	—	10.65	7.45	—
			FF. Alta Valtellina. . .	3.25	2.30	—	4.75	3.35	—
			Messaggerie Valtellinesi .	13.45	13.45	—	21.75	21.75	—
			Stampa	0.20	0.20	—	0.20	0.20	—
erledo Varenna	S. Caterina Valfurva	Sondrio-Tirano	Totale	24.45	21.25	—	37.35	32.75	—
			FF. Stato	7.55	5.30	3.45	10.65	7.45	4.80
			FF. Alta Valtellina. . .	2.15	1.50	1.00	3.15	2.20	1.45
			Messaggerie Valtellinesi .	2.00	2.00	2.00	3.00	3.00	3.00
			Stampa	0.20	0.20	0.00	0.20	0.20	0.20
Id.	Teglio	Sondrio-Tresenda	Totale	11.90	9.00	6.65	17.00	12.85	9.45

Allegato **D** *all'Ordine di Servizio N. 227-1911.*

PROSPETTO indicante le tasse, con la relativa ripartizione, per il trasporto dei bagagl in servizio cumulativo fra le Ferrovie dello Stato, la Ferrovia Sondrio-Tirano e l Messaggerie Valtellinesi.

Percorrenza		Repartizione	Bagagli										Oltre 100 kg. prezzo per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.
			Tasse per chilogrammi										
DA	A		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	
		Ferrovie Stato	0.70	1.05	1.60	2.10	2.65	3.15	3.70	4.20	4.75	5.25	52.432
		FF. Sondrio-Tirano	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.75	0.85	0.95	1.10	1.20	11.752
		Messaggerie-Valtellinesi	1.—	1.50	2.—	2.60	3.20	3.80	4.40	5.—	5.60	6.20	65.—
Bergamo	Bormio Borgo	Totale	2.40	3.25	4.30	5.40	6.55	7.70	8.95	10.15	11.45	12.65	129.184
		FF. Stato	0.70	1.05	1.60	2.10	2.65	3.15	3.70	4.20	4.75	5.25	52.432
		FF. Sondrio-Tirano	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.75	0.85	0.95	1.10	1.20	11.752
		Messaggerie-Valtellinesi	1.20	1.70	2.20	2.80	3.40	4.—	4.60	5.20	5.80	6.40	65.—
id.	Bormio Bagni	Totale	2.60	3.45	4.50	5.60	6.75	7.90	9.15	10.35	11.65	12.85	129.184
		FF. Stato	0.70	1.05	1.60	2.10	2.65	3.15	3.70	4.20	4.75	5.25	52.432
		FF. Sondrio-Tirano	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.75	0.85	0.95	1.10	1.20	11.752
		Messaggerie Valtellinesi	1.50	2.30	3.10	4.—	4.95	5.90	6.85	7.80	8.75	9.70	100.—
id.	S. Caterina Valfurva	Totale	2.90	4.05	5.40	6.80	8.30	9.80	11.40	12.95	14.60	16.15	164.184
		FF. Stato	0.75	1.50	2.25	3.—	3.70	4.45	5.20	5.95	6.70	7.40	74.—
		FF. Sondrio-Tirano	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.75	0.85	0.95	1.10	1.20	11.752
		Messaggerie Valtellinesi.	1.00	1.50	2.—	2.60	3.20	3.80	4.40	5.—	5.60	6.20	65.—
Brescia	Bormio Borgo	Totale	2.45	3.70	4.95	6.30	7.60	9.—	10.45	11.90	13.40	14.80	150.752

Percorrenza		Repartizione	Bagagli										Oltre 100 kg. prezzo per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.
			Tasse per chilogrammi										
DA	A		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	
		FF. Stato	0.75	1.50	2.25	3.—	3.70	4.45	5.20	5.95	6.70	7.10	74.—
		FF. Sondrio-Tirano	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.75	0.85	0.95	1.10	1.20	11.752
		Messaggerie Valtellinesi	1.20	1.70	2.20	2.80	3.40	4.—	4.60	5.20	5.80	6.40	65.—
Brescia	Bormio Bagni	Totale	2.65	3.90	5.15	6.50	7.80	9.20	10.65	12.10	13.60	15.—	150.752
		FF. Stato	0.75	1.50	2.25	3.—	3.70	4.45	5.20	5.95	6.70	7.40	74.—
		FF. Sondrio-Tirano	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.75	0.85	0.95	1.10	1.20	11.752
		Messaggerie Valtellinesi	1.50	2.30	3.10	4.—	4.95	5.90	6.85	7.80	8.75	9.70	100.—
id.	S. Caterina Valfurva	Totale	2.95	4.50	6.05	7.70	9.35	11.10	12.90	14.70	16.55	18.30	185.752
		FF. Stato	1.20	2.35	3.50	4.65	5.80	7.—	8.15	9.30	10.45	11.60	116.—
		FF. Sondrio-Tirano	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.75	0.85	0.95	1.10	1.20	11.752
		Messaggerie Valtellinesi	1.—	1.50	2.—	2.60	3.20	3.80	4.40	5.—	5.60	6.20	65.—
Genova PP. (Via Voghera Milano)	Bormio Borgo	Totale	2.90	4.55	6.20	7.95	9.70	11.55	13.40	15.25	17.15	19.—	192.752
		FF. Stato	1.20	2.35	3.50	4.65	5.80	7.—	8.15	9.30	10.15	11.60	116.—
		FF. Sondrio-Tirano	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.75	0.85	0.95	1.10	1 20	11.752
		Messaggerie Valtellinesi	1.20	1.70	2.20	2.80	3.40	4.—	4.60	5 20	5.80	6.40	65.—
id.	Bormio Bagni	Totale	3.10	4.75	6.40	8.15	9.90	11.75	13.60	15.45	17.35	19.20	192.752
		FF. Stato	1.20	2.35	3.50	4.65	5.80	7.—	8.15	9.30	10.15	11.60	116.—
		FF. Sondrio-Tirano	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.75	0.85	0.95	1.10	1.20	11.752
		Messaggerie Valtellinesi	1.50	2.30	3.10	4.—	4.95	5.90	6.85	7.80	8.75	9.70	100.—
id.	S. Caterina Valfurva	Totale	3.40	5.35	7.30	9.35	11.45	13.65	15.85	18.05	20.30	22.50	227.752

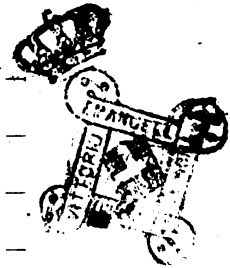
Percorrenza DA	Percorrenza A	Repartizione	Bagagli – Tasse per chilogrammi 10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	Oltre 100 kg. prezzo per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.
		FF. Stato	0.70	0.75	1.15	1.50	1.90	2.25	2.60	3.—	3.35	3.75	37.120
		FF. Sondrio-Tirano	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.80	7.681
		Messaggerie Valtellinesi	0.50	1.—	1.50	2.—	2.50	3.—	3.50	4.—	4.50	5.—	50.—
Lecco	Aprica	Totale	1.90	2.45	3.35	4.20	5.10	5.95	6.80	7.70	8.55	9.55	94.801
		FF. Stato	0.70	0.75	1.15	1.50	1.90	2.25	2.60	3.—	3.35	3.75	37.120
		FF. Sondrio-Tirano	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.75	0.85	0.95	1.10	1.20	11.752
		Messaggerie Valtellinesi	1.—	1.50	2.—	2.60	3.20	3.80	4.40	5.—	5.60	6.20	65.—
id.	Bormio Borgo	Totale	2.40	2.95	3.85	4.80	5.80	6.80	7.85	8.95	10.05	11.15	113.872
		FF. Stato	0.70	0.75	1.15	1.50	1.90	2.25	2.60	3.—	3.35	3.75	37.120
		FF. Sondrio-Tirano	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.75	0.85	0.95	1.10	1.20	11.752
		Messaggerie Valtellinesi	1.20	1.70	2.20	2.80	3.40	4.—	4.60	5.20	5.80	6.40	65.—
id.	Bormio Bagni	Totale	2.60	3.15	4.05	5.—	6.—	7.—	8.05	9.15	10.25	11.35	113.872
		FF. Stato	0.70	0.75	1.15	1.50	1.90	2.25	2.60	3.—	3.35	3.75	37.120
		FF. Sondrio-Tirano	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.75	0.85	0.95	1.10	1.20	11.752
		Messaggerie Valtellinesi	1.50	2.30	3.10	4.—	4.95	5.90	6.85	7.80	8.75	9.70	100.—
id.	S. Caterina Valfurva	Totale	2.90	3.75	4.95	6.20	7.55	8.90	10.30	11.75	13.20	14.65	148.872
		FF. Stato	0.70	1.25	1.85	2.45	3.05	3.65	4.30	4.90	5.50	6.10	60.784
		FF. Sondrio-Tirano	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.80	7.681
		Messaggerie Valtellinesi	0.50	1.—	1.50	2.—	2.50	3.00	3.50	4.—	4.50	5.00	50.—
Milano C.le	Aprica	Totale	1.90	2.95	4.05	5.15	6.25	7.35	8.50	9.60	10.70	11.90	118.468

Percorrenza DA	Percorrenza A	Repartizione	Bagagli – Tasse per chilogrammi 10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	Oltre 100 kg. prezzo per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.
		FF. Stato	0.70	1.25	1.85	2.45	3.05	3.65	4.30	4.90	5.50	6.10	60.784
		FF. Sondrio-Tirano	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.75	0.85	0.95	1.10	1.20	11.752
		Messaggerie Valtellinesi	1.—	1.50	2.—	2.60	3.20	3.80	4.40	5.—	5.60	6.20	65.—
Milano C.le	Bormio Borgo	Totale	2.40	3.45	4.55	3.75	6.95	8.20	9.55	10.85	12.20	13.50	137.536
		FF. Stato	0.70	1.25	1.85	2.45	3.05	3.65	4.30	4.90	5.50	6.10	60.784
		FF. Sondrio-Tirano	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.75	0.85	0.95	1.10	1.20	11.752
		Messaggerie-Valtellinesi	1.20	1.70	2.20	2.80	3.40	4.—	4.60	5.20	5.80	6.40	65.—
id.	Bormio Bagni	Totale	2.60	3.65	4.75	5.95	7.15	8.40	9.75	11.0	12.40	13.70	137.536
		FF. Stato	0.70	1.25	1.85	2.45	3.05	3.65	4.30	4.90	5.50	6.10	60.784
		FF. Sondrio-Tirano	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.75	0.85	0.95	1.10	1.20	11.752
		Messaggerie-Valtellinesi	1.50	2.30	3.10	4.—	4.95	5.90	6.85	7.80	8.75	9.70	100.—
id.	S. Caterina Valfurva	Totale	2.90	4.25	5.65	7.15	8.70	10.30	12.—	13.65	15.35	17.—	172.536
		FF. Stato	0.70	1.10	1.65	2.20	2.75	3.30	3.85	4.40	4.95	5.50	54.752
		FF. Sondrio-Tirano	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.75	0.85	0.95	1.10	1.20	11.752
		Messaggerie Valtellinesi	1.—	1.50	2.—	2.60	3.20	3.80	4.40	5.—	5.60	6.20	65.—
Monza	Bormio Borgo	Totale	2.40	3.30	4.35	5.50	6.65	7.85	9.10	10.35	11.65	12.90	131.504
		FF. Stato	0.70	1.10	1.65	2.20	2.75	3.30	3.85	4.40	4.95	5.50	54.752
		FF. Sondrio-Tirano	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.75	0.85	0.95	1.10	1.20	11.752
		Messaggerie Valtellinesi	1.20	1.70	2.20	2.80	3.40	4.—	4.60	5.20	5.80	6.10	65.—
id.	Bormio Bagni	Totale	2.60	3.50	4.55	5.70	6.85	8.05	9.30	0.55	11.85	13.10	131.504

Percorrenza DA	Percorrenza A	Repartizione	Bagagli – Tasse per chilogrammi 10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	Oltre 100 kg. prezzo per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.
		FF. Stato	0.70	1.10	1.65	2.20	2.75	3.30	8.85	4.40	4.95	5.50	54.752
		FF. Sondrio-Tirano	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.75	0.85	0.95	1.10	1.20	11.752
		Messaggerie Valtellinesi	1.50	2.30	3.10	4.—	4.95	5.90	6.85	7.80	8.75	9.70	100. —
Monza	S. Caterina Valfurva	Totale	2.90	4.10	5.45	6.90	8.40	9.95	11 55	13.15	14.80	16.40	166.504
		FF. Stato	0.75	1.50	2.25	3.—	3.75	4.50	5.25	6.—	6.75	7.50	75. —
		FF. Sondrio-Tirano	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.75	0.85	0.95	1.10	1.20	11.752
		Messaggerie Valtellinesi	1.—	1.50	2.—	2.60	3.20	3.80	4.40	5.—	5.60	6.20	65. —
Pavia	Bormio Borgo	Totale	2.45	3.70	4.95	6.30	7.65	9.05	10.50	11.95	13.45	14.90	151.752
		FF. Stato	0.75	1.50	2.25	3.—	3.75	4.50	5.25	6.—	6.75	7.50	75. —
		FF. Sondrio-Tirano	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.75	0.85	0.95	1.10	1.20	11.752
		Messaggerie-Valtellinesi	1.20	1.70	2.20	2.80	3.40	4.—	4.60	5.20	5.80	6.40	65. —
id.	Bormio Bagni	Totale	2.65	3.90	5.15	6.50	7.85	9.25	10.70	12.15	13.65	15.10	151.752
		FF. Stato	0.75	1.50	2.25	3.—	3.75	4.50	5.25	6.—	6.75	7.50	75. —
		FF. Sondrio-Tirano	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.75	0.85	0.95	1.10	1.20	11.752
		Messaggerie Valtellinesi	1.50	2.30	3.10	4.—	4.95	5.90	6.85	7.80	8.75	9.70	100. —
id.	S. Caterina Valfurva	Totale	2.95	4.50	6.05	7.70	9.40	11.15	12.95	14.75	16.60	18.40	186.752
		FF. Stato	0.70	0.70	0.85	1.10	1.40	1.65	1.95	2.20	2.50	2.75	27.376
		FF. Sondrio-Tirano	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.75	0.85	0.95	1.10	1.20	11.752
		Messaggerie Valtellinesi	1.—	1.50	2.—	2.60	3.20	3.80	4.40	5.—	5.60	6,20	65. —
Perledo Varenna	Bormio Borgo	Totole	2.40	2.90	3.55	4.40	5.30	6.20	7.20	8.15	9.20	10.15	104.128

Percorrenza		Repartizione	Bagagli										Oltre 100 kg. prezzo per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.
			Tasse per chilogrammi										
DA	A		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	
Perledo Varenna	Bormio Bagni	FF. Stato	0.70	0.70	0.85	1.10	1.40	1.65	1.95	2.20	2.50	2.75	27.376
		FF. Sondrio-Tirano	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.75	0.85	0.95	1.10	1.20	11.752
		Messaggerie Valtelliresi	1.20	1.70	2.20	2.80	3.40	4.00	4.60	5.20	5.80	6.40	65.—
		Totale	2.60	3.10	3.75	4.60	5.50	6.40	7.40	8.35	9.40	10.35	104.128
Id.	S. Caterina Valfurva	FF. Stato	0.70	0.70	0.85	1.10	1.40	1.65	1.95	2.20	2.50	2.75	27.376
		FF. Sondrio-Tirano	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.75	0.85	0.95	1.10	1.20	11.752
		Messaggerie Valtellinesi	1.50	2.30	3.10	4.00	4.95	5.90	6.85	7.80	8.75	9.70	100.—
		Totale	2.90	3.70	4.65	5.80	7.05	8.30	9.65	10.95	12.35	13.65	139.128

Servizio diretto per viaggiatori e bagagli fra l' Italia e la Svizzera, Via Gottardo e fra l'Austria e la Svizzera, Via Cormons e Peri-Gottardo.

Dalle controindicate alle sottoindicate stazioni o viceversa	Generoso-Kulm	Bern (*Berna*)	Bellinzona	Locarno	Lugano	S.tGallen (*S.Gallo*)
Como	a. r. (1)	—	—	—	—	—
Milano C.	a. r. (1)	—	—	—	—	—
Monza	a. r. (1)	—	—	—	—	—
Napoli	—	c. s. (2)	—	—	—	—
Seregno	a. r. (1)	—	—	—	—	—
Torino P. N.	—	—	a. r. (2)	a. r. (2)	a. r. (2)	a. r. (2)
Trieste S. B. Via Gottardo-Cormons	—	—	—	—	c. s.	—

c. s. Biglietti di corsa semplice. — a. r. Biglietti di andata e ritorno.

(1) Biglietti speciali in distribuzione soltanto nei giorni festivi e nei giorni precedenti i festivi.

(2) In partenza dalla Svizzera questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno.

Ordine di Servizio N. 7^{V}. (Servizio VIII).

Viaggi alle stazioni termali ed al mare.

(Vedi Ordine di Servizio N. 8v-1911).

Nell'elenco delle stazioni termali di cui l'ordine di servizio sopracitato, aggiungere la stazione di SS. Cosma e Damiano Castelforte (per le Terme di Suio).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 12^{V} (Servizio VII e X).

Veicoli da inoltrarsi vuoti nelle Officine dell'Amministrazione per scadenza di periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare, e che sono indicati nell'elenco allegato alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della Rete alle ore 17 del giorno 15 agosto 1911, estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile, e delle squadre di rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli sopra indicati viene rintracciato, se esso è vuoto, la stazione vi applicherà da ambo i lati la nuova etichetta mod. *G* 318 di cui l'ordine di Servizio N. 67-1911 scrivendo a mano nell'apposito spazio, il motivo per cui il veicolo viene destinato all'Officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in Officina scortato da mod. *G*. 130.

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta cui sopra in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in Officina, scortandolo con mod. *G.* 130.

Di massima i bagagliai a due sale ed i carri dovranno essere etichettati per la più prossima Officina rispetto al luogo dove vengono rintracciati, mentre le carrozze ed i veicoli a carrelli saranno destinati ad una delle Officine di Torino, Verona, Firenze, Bologna, Granili, Foggia, Taranto e Palermo più prossima al luogo dove vengono rintracciati.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno esser tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così non dovranno esser tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

Di ogni invio di veicoli alle Officine dovrà darsi avviso telegrafico alla Delegazione Circolazione Veicoli nella cui circoscrizione trovasi la stazione che etichetta il veicolo.

Ogni negligenza, omissione ed erronea applicazione di etichette verrà severamente punita, anche con l'addebito di tutto o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 3, 9, 11, 26, 27, 29 e 34.

Elenco dei veicoli da inoltrarsi nelle Officine per scadenza periodo garanzia.

CARROZZE

ABI $^{OR}_{Z}$ - 59396 a 59399.
BI $^{OR}_{Z}$ - 28961 a 28966 - 28969.

BAGAGLIAI

DUI^{OR} - 96200 a 96208.
96298 a 96299 - 96400 a 96403.

CARRI

F - 168239 - 168241 - 168242 - 168245 a 168247 - 168252 - 168254 - 169921 a 169926 - 169936 a 169939 - 168618 a 168625 - 169567 a 169569 - 169572 a 169576 - 169587 a 169591 - 169722 a 169728 - 168042 a 168044 - 169741 a a 169747 - 168584 a 168586 - 169539 a 169542 - 169549 a 169552 - 169559 a 169561 - 167693 - 167694 - 167699 - 167800 a 167802 - 167805 a 167807 - 169399 - 169500 a 169502 - 169509 a 169512 - 169519 a 169522 - 169536 a 169538 - 168498 - 168600 - 168603 a 168605 - 169949 a 169951 - 169955 a 169958 - 168275 a 168280 - 168285 a 168287 - 168291 a 168293.

L - 473967 a 473969 - 473972 a 473977 - 474306 a 474308 - 474313 a 474316 - 473199 - 473301 a 473304 - 473309 a 473315.

P - 652866 a 652868 - 652871 a 652873 - 652876 - 652800 - 652881 - 652886 - 655129 - 655133 - 653492 - 653494 - 653496 - 653499 - 653603.

Per il Direttore Generale
R. RINALDI.

SENTENZE

Personale — Infortunio sul lavoro — Operai dipendenti da Ditte appaltatrici — Applicabilità della legge speciale.

(Articolo 32 - T. U. 31 Gennaio 904 N. 51).

Non può considerarsi quale terzo, cui si renda applicabile il diritto comune, l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, la quale abbia dato in appalto determinati lavori, ed abbia trasferito all'appaltatore l'obbligo di assicurare i propri operai.

Pertanto, nel caso d'infortunio toccato ad un operaio alla dipendenza dell'appaltatore, la responsabilità civile dell'Amministrazione ferroviaria, è subordinata alle condizioni di cui all'articolo 32 L. I., e cioè all'esistenza di una sentenza di condanna, per reato d'azione pubblica, a carico di coloro che essa Amministrazione ha preposto alla direzione e sorveglianza del lavoro.

CASSAZIONE TORINO, 4-24 aprile 1911. - Ferrovie dello Stato (Balzarini) c. Giordano (Rossi) .

Omissis.

L'operaio Giordano Oreste nel giorno 3 maggio 1907, mentre attendeva nel porto di Genova. quale manovale bloccatore alle dipendenze dell'Impresa Cavanna, alle manovre di alcuni carri ferroviari, riportò una lesione alla mano destra dichiarata guaribile in giorni 25.

Il Giordano però non guarì perfettamente, ma rimase deformato nella mano ferita e permanentemente debilitato, per cui, con atto 27 ottobre 1908, convenne nanti il Tribunale di Genova l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato e, sostenendo che l'infortunio fosse ad essa imputabile per colposa sua negligenza,

chiedeva venisse condannata al pagamento di Lire diecimila o di quell'altra somma meglio vista, a titolo di danni per l'infortunio toccatogli.

A provare gli asserti fatti il Giordano formulava due capitoli di prova per testimoni.

L'Amministrazione, con atto 30 agosto 1909, citava l'Impresa Cavanna in persona dei Fratelli Luigi e Giovanni Cavanna, chiedendo fosse, la stessa, tenuta a garantirla dalle domande del Giordano, inquantochè per convenzione 21 agosto 1906, le aveva concesso in appalto il servizio delle manovre, fornendole i cavalli, i conducenti, i bloccatori necessari per l'eseguimento regolare delle manovre stesse.

Chiedeva quindi che riunite le due cause, in via pregiudiziale, si dichiarasse improcedibile l'azione del Giordano per l'articolo 32 della legge infortuni sul lavoro e si assolvesse dalla relativa domanda.

Nei confronti della Ditta Cavanna persisteva nelle conclusioni di cui in citazione, ed il Giordano pure alla sua volta riproponeva le domande di cui in citazione, opponendo alla Amministrazione delle Ferrovie che quale appaltante del servizio delle manovre è un terzo che non può essere beneficiato dalla legge sugli infortuni.

Il Tribunale, con sentenza 15 dicembre 1909, riunite le due cause, dichiarò proponibile l'azione del Giordano contro le Ferrovie. Nei rapporti fra le Ferrovie e la Ditta Cavanna, sospesa pure ogni altra pronuncia, mandò a maggiormente istruire la causa, e sospesa pure ogni altra pronuncia nei confronti tra il Giordano e le Ferrovie, ammise alla prova i dedotti articoli per testimoni.

Contro questa sentenza interposero appello le Ferrovie dello Stato chiedendone la riforma, giusta le conclusioni di prima sede.

Appellava pure incidentalmente la Ditta Cavanna chiedendone il rigetto dell'appello principale delle Ferrovie ed in via d'appello incidentale l'assoluzione definitiva di essi Fratelli Cavanna dalla domanda di garanzia contro di essa proposta dall'Amministrazione delle Ferrovie.

Confermò nei rapporti dell'Amministrazione col Giordano la

sentenza istessa, rinviando la causa per l'ulteriore suo corso al Tribunale. Provvide sulle spese.

Ora denuncia l'Amministrazione Ferroviaria questa sentenza e ne chiede al Supremo Collegio l'annullamento per tre mezzi:

1°) Violazione depli art. 1, 3, 7, 32, 34, della legge 31 gennaio 1904, concernente gli infortuni sul lavoro, e 1151, 1152, Cod. Civile.

2°) Violazione degli articoli 360 N. 6, 361 N. 2, 517 N. 2 Cod. Proc. Civ.

Col 1° mezzo si investe la denunciata sentenza per violazione degli articoli 1, 3, 7, 32, 34 della legge 31 gennaio 1904 N. 51, 1151, 1152 Cod Civ. in quanto essa abbia ritenuto che, per l'infortunio riportato dall'operaio bloccatore Giordano Benedetto, la Amministrazione Ferroviaria dello Stato non pôtesse invocare il disposto dell'articolo 32 della legge succitata, giusta il quale, se l'operaio sia stato assicurato, l'imprenditore non può essere tenuto a rispondere per colpa acquiliana, salvo che, con sentenza penale, egli o coloro che furono da lui preposti al lavoro siano stati condannati pel fatto del quale l'infortunio è derivato.

Lamenta la ricorrente Amministrazione che essa sia stata considerata quale terza estranea ai rapporti interceduti tra l'Impresa Cavanna e i suoi operai donde la sentenza derivava la conseguenza che essa Amministrazione non potesse bonificarsi dalla assicurazione che dalla Impresa si era contratta a profitto dei proprî operai a termini della legge sugli Infortuni.

La conclusione per altro a cui è venuta la Corte è in flagrante conflitto colle risultanze di fatto emergente dalla sentenza impugnata onde l'Amministrazione delle Ferrovie non può ritenersi terzo estranea alla assicurazione dell'operaio Giordano fatta dall'Impresa Cavanna.

Ed infatti, per ragione di lavoro e di disciplina, il Giordano poteva considerarsi al Servizio dell'Amministrazione Ferroviaria, come colui che sotto la diretta vigilanza degli agenti ferroviari, era tenuto alla osservanza dei Regolamenti non altrimenti di qualunque altro operaio alla immediata dipendenza della detta Amministrazione.

Questa aveva concesso in appalto ai Fratelli Cavanna il servizio delle manovre nello scalo di Genova alle condizioni risultanti

dal Contratto 2 agosto 1906. All'articolo 1 era detto che alla predetta Amministrazione dovesse l'Impresa fornire i cavalli coi relativi conducenti, i bloccatori necessari per le manovre che dovevansi eseguire conformi le esigenze del servizio.

È pur notevole ciò che veniva prescritto all'articolo 3 secondo cui i conducenti ed i bloccatori dovevano essere di pieno aggradimento dell'Amministrazione ferroviaria, tantochè il Capostazione ha diritto di esigerne la immediata sostituzione quando per qualsiasi ragione non potessero più prestare regolare servizio e si rendesse incompatibile la loro presenza sullo scalo.

E del pari è riflessibile che, giusta il portato dell'articolo 5, le manovre devono eseguirsi in conformità agli ordini che in ogni circostanza dagli agenti ferroviari dirigenti il movimento in generale saranno impartiti ai conducenti e ai bloccatori i quali dovranno attenersi agli ordini stessi, accertandosi però e provvedendo che nessuno impedimento ostacoli le singole manovre e, tutto ciò, a rischio e pericolo della Ditta assuntrice, senza che questa possa invocare a diminuzione della responsabilità, gli ordini dati dagli agenti ferroviari.

Dall'insieme di dette disposizioni chiaro e perspicuo apparisce il concetto che preposti all'operaio Giordano, adibito al lavoro di manovra dei carri ferroviari nel porto di Genova, non fossero altro che gli agenti ferroviari dirigenti il lavoro stesso donde la conseguenza che appaltante e appaltatore la eseguissero, il primo, mercè l'opera sua di sorveglianza e di direzione del personale, l'altro mercè la somministrazione degli attrezzi e del bestiame occorrente.

Ma vi ha di più.

Dispone l'articolo 6 della legge sugli infortuni: « L'obbligo dell'assicurazione degli operai ha luogo anche quando le imprese, industrie e costruzioni sono esercitate dallo Stato, dalle Provincie e dai Comuni, ovvero da Società e da Imprenditori che ne abbiano avuto da loro la concessione », e l'articolo 7 prescrive: « se il lavoro è fatto per conto dello Stato... e segue per concessione od appalto, l'obbligo dell'assicurazione è a carico dell'appaltatore e concessionario. La convenzione tra l'Amministrazione ed i Fratelli Cavanna, a sua volta, dispone, all'articolo 6, che la Ditta assuntrice è tenuta a provvedere alla incolumità degli operai ad-

detti al lavoro appaltato, e qualora la Ditta stessa non abbia fornito la prova di avere fondato a proprie cure una cassa riconosciuta per legge o per Decreto Reale, a sensi dell'art. 19 della legge, e non abba fornita la prova della contratta assicurazione, o questa sia stata indebitamente o irregolarmente fatta, il capo dell'Ufficio interessato ne informerà la sua superiorità e ne darà notizia al Prefetto affinchè provochi il provvedimento contravvenzionale, e, nel caso in cui la Ditta abbia trascurato l'adempimento degli obblighi suaccennati, potrà volendo provvedervi l'amministrazione.

Anche da queste disposizioni chiaramente risulta dimostrato che l'amministrazione delle Ferrovie è protetta dalle disposizioni dello articolo 32 della legge sugli infortuni, per modo che avendo la Ditta Cavanna assicurato gli operai per l'assunto appalto, l'Amministrazione che non era terzo rispetto al Giordano e non era estranea alla sua locazione d'opera, non può essere tenuta a risarcimento alcuno pel lamentato infortunio.

Uopo è considerare che la legge prevede il caso che l'obbligo della assicurazione cada su Ditte concessionarie od appaltatrici donde deriva che, se l'infortunio succede in dipendenza del lavoro su cui opera l'assicurazione, l'imprenditore concedente od appaltante non potrebbe non beneficarsi dall'articolo 32 della legge sugli infortuni. E ciò tanto più ove si consideri che l'Amministrazione ferroviaria non era estranea al contratto d'assicurazione in quanto l'impresa vi addiveniva non solo per esservi tenuta in forza della legge sugli infortuni, ma pure in adempimento di un obbligo espressamente impostole dalla Amministrazione stessa.

E, d'altronde, se il beneficio dell'Assicurazione non ridondasse anche a suo favore non si comprenderebbe la ragione dell'assicurazione voluta dalla legge e dalla convenzione e neppure per qual motivo l'Amministrazione, pei lavori appaltati da essa, si ingerisse nei rapporti tra l'Impresa e i suoi operai se non fosse per significare che Amministrazione e Impresa si identificano nei rapporti dell'operaio agli effetti dell'assicurazione e che questa sarebbe tornata anche a suo vantaggio.

In base pertanto al suesposto non può porsi in dubbio che lo Stato, il quale coll'assumere l'esercizio delle ferrovie è diventato un vero imprenditore, come deve assoggettarsi ai relativi oneri,

ha per diritto di goderne i benefizi, tra i quali va compreso quel recato dall'art. 32 della legge sugl'infortuni.

La tesi non è nuova per la Corte perchè la stessa fu risoluta con la sentenza 17 giugno 1907 di questo Supremo Collegio, con la quale fu ritenuto che, secondo il criterio adottato dalla legge vanno considerati terzi e quindi non inclusi nei benefizi della legge sugli infortuni, coloro che veruna attinenza ebbero colla azienda per la quale venne compiuto il lavoro, che al contratto di assicurazione furono del tutto estranei, concludendo che colui che ha appaltato dei lavori non può considerarsi estraneo nei rapporti esistenti tra l'appaltatore e gli operai dello stesso qualora i lavori appaltati abbiano una stretta attinenza con quelli relativi alla stessa Impresa.

Col secondo mezzo si denuncia la Sentenza della Corte Genovese per contraddizione nei motivi, equivalente a mancanza di motivazione nel dichiarare da una parte non applicabile dall'altra applicabile l'art. 32 succitato, affermando dapprima che l'Amministrazione Ferroviaria dovesse considerarsi come terzo e poscia applicando a di lei favore il capoverso dell'articolo stesso che riguarda soltanto il proprietario o capo dell'Impresa.

Della presente censura è inutile occuparsi, perchè assorbita nel primo mezzo che, essendosi accolto, produce l'annullamento della sentenza.

P. Q. M. cassa e rinvia...

MASSIMARIO

Personale - Infortunio sul lavoro - Processo penale - Amnistia - Condizioni per la responsabilità civile (Art. 32, legge infortuni).

Dichiaratosi non luogo a procedere in via penale in confronto degli imputati, l'Amministrazione ferroviaria non è tenuta al risarcimento dei danni se lo interessato non provi in sede civile che l'infortunio è avvenuto per un reato d'azione pubblica commesso dal preposto alla direzione e sorveglianza del lavoro.

TRIB. ALESSANDRIA, 15-21 febbraio 1911 — Picchio (Isaia) C. Ferrovie Stato (Balzarini).

ANNO IV - N. 32. 10 AGOSTO 1911

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Roma, agosto 1911 — Tip. Editrice Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80.

Parte seconda. – **Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:**

Parte terza. — **Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:**

Parte quarta. — **Giurisprudenza ferroviaria:**

Legge n. 803 del 21 luglio 1911 che autorizza la vendita alla Società nazionale delle Officine di Savigliano della proprietà demaniale denominata « Officine di Savigliano » e delle sue dipendenze, e la cessione alle Ferrovie dello Stato di una zona di terreno demaniale sulla fronte della detta proprietà (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

È autorizzata la vendita alla Società italiana delle Officine di Savigliano degli stabili e ragioni immobiliari del Demanio patrimoniale dello Stato, che essa tiene in sublocazione dal municipio di Savigliano con atto in data 29 aprile 1909, e che al municipio stesso furono affittati con atto 9 marzo 1909, sotto detrazione della zona accennata all'art. 3.

Art. 2.

Il prezzo di vendita è stabilito nella somma di L. 88,770, che dovrà essere pagato interamente in occasione della stipulazione dell'atto di vendita.

La Società acquirente dovrà inoltre corrispondere al comune di Savigliano, sino a tutto il 31 dicembre 1939, le lire mille di differenza tra il prezzo di locazione e di sublocazione risultante dai due citati atti. Dovrà infine, sino a tutto il 31 dicembre 1913, lasciare a libera disposizione delle Ferrovie dello Stato la zona di terreno indicata all'art. 3, da separarsi a sue spese dalla rimanente proprietà con un muro longitudinale dell'altezza di metri 3,

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 180 del 2 agosto 1911.

e rimuovere a sue spese tutte le costruzioni che si trovano ora sulla striscia medesima.

Art. 3.

È autorizzata la cessione alle Ferrovie dello Stato di una striscia di terreno della lunghezza di metri dieci, a partire dal muro esteriore della stazione ferroviaria di Savigliano, per tutta la fronte degli stabili ceduti, come all'art. 1°, verso la linea ferroviaria, al prezzo di L. 24,855.26.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Racconigi, addì 21 luglio 1911.

VITTORIO EMANUELE.

FACTA.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

LEGGE *n. 806 del 21 luglio 1911, per la proroga delle concessioni ferroviarie date in occasione delle feste giubilari nella città di Firenze* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato:
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

Le concessioni ferroviarie dell'art. 2 della legge 23 giugno 1910, n. 313, sono estese a tutto il mese di dicembre 1911.

Per eventuali proroghe, non oltre il 31 dicembre 1911, delle concessioni ferroviarie prevedute dall'art. 4 della legge 24 dicembre 1908, n. 751, è data facoltà al Governo di provvedervi con decreto Reale, sentito il Consiglio dei ministri.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Racconigi, addì 21 luglio 1911.

VITTORIO EMANUELE.

SACCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 180 del 2 agosto 1911.

R. DECRETO *n. 809 del 30 giugno 1911, relativo ai trasporti ferroviari gratuiti conseguenti dal terremoto del 28 dicembre 1908* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Viste le leggi 12 gennaio 1909, n. 12 e 30 dicembre 1910, n. 910;

Visto il R. decreto 18 marzo 1909, n. 159, convertito in legge 21 luglio 1910, n. 579 relativo ai trasporti ferroviari di persone e di cose da farsi in conseguenza del terremoto del 28 dicembre 1908,

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei Nostri ministri, segretari di Stato per l'interno, per i lavori pubblici e pel tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Fino a tutto l'anno 1913 saranno trasportati gratuitamente sulle ferrovie dello Stato:

a) i minorenni orfani o abbandonati in causa del terremoto del 28 dicembre 1908, ovunque si trovino, i quali per cura dell'Opera nazionale di patronato « Regina Elena » debbano essere inviati ad un qualsiasi ricovero provvisorio o definitivo, o altrimenti collocati in una città sede di studi, ovvero mandati in ospedali o altri stabilimenti di cura o restituiti in via definitiva a parenti, compresi i trasferimenti da uno ad altro dei detti luoghi;

b) le persone che accompagnano i minorenni di cui al comma precedente, compreso il viaggio di ritorno.

I viaggi dei minorenni e delle persone sovraccennate avranno luogo in base a richieste rilasciate dai prefetti del Regno su

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 180 del 2 agosto 1911.

domanda dell'Opera nazionale di patronato « Regina Elena » o di uno dei sottocomitati dell'opera stessa.

A partire dal 1° gennaio 1914 pei viaggi suddetti saranno applicate le riduzioni previste dalla concessione speciale VII (XIII dell'allegato alla legge 29 dicembre 1901, n. 562).

Art. 2.

Fino al 31 dicembre 1912 saranno trasportati gratuitamente sulle ferrovie dello Stato i materiali occorrenti per la costruzione degli Istituti per il ricovero e l'educazione degli orfani, da erigersi nelle provincie di Messina e di Reggio Calabria a cura dell'Opera nazionale di patronato « Regina Elena ».

La concessione del trasporto gratuito sarà pure continuata fino al 31 dicembre 1911 pei materiali destinati alle costruzioni da farsi nei luoghi colpiti dal terremoto a cura dei Comitati di soccorso che deliberarono le costruzioni stesse prima del 5 marzo 1910 e che non poterono esaurire il loro compito entro l'anno 1910.

I trasporti gratuiti di cui ai precedenti alinea saranno limitati ai materiali che non possono trovarsi sul luogo d'impiego e avranno luogo in base a richieste rilasciate dai capi compartimento delle ferrovie dello Stato, su domanda dell'Opera nazionale di patronato « Regina Elena » e dei Comitati di soccorso.

Art. 3.

I trasporti di persone e di materiali che verranno effettuati gratuitamente a norma dei precedenti articoli, saranno valutati rispettivamente in ragione di centesimi 2 per viaggiatore e chilometro e di centesimi 2.50 per tonnellata e chilometro, e il relativo importo sarà inscritto nel bilancio delle ferrovie dello Stato all'attivo fra gli introiti a rimborso di spesa e al passivo fra le spese accessorie estranee all'azienda ferroviaria.

Art. 4.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 30 giugno 1911.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — SACCHI — TEDESCO.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

DECRETO MINISTERIALE *5 agosto 1911 che approva le norme e modalità per l'applicazione delle facilitazioni stabilite dal R. D. 30 giugno 1911, N. 809 pei trasporti in dipendenza del terremoto del 28 dicembre 1908.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visto il R. Decreto 30 giugno 1911, N. 809 relativo ai trasporti di persone e cose dipendenti dal terremoto del 28 dicembre 1908;

DECRETA:

Per l'applicazione delle facilitazioni stabilite dagli articoli 1 e 2 del R. Decreto 30 giugno 1911, N. 809 sono approvate le Norme e modalità allegate al presente Decreto.

Roma, addì 5 agosto 1911.

Il Ministro
E. SACCHI.

NORME E MODALITÀ

per l'applicazione delle facilitazioni stabilite dal R. Decreto 30 giugno 1911, n. 809 pei trasporti in dipendenza del terremoto del 28 dicembre 1908.

TRASPORTI DEI VIAGGIATORI

Richieste. — 1.° Per la concessione del trasporto gratuito dei *minorenni* orfani, od abbandonati, in causa del terremoto del 28 dicembre 1908, stabilita dal comma *a*) dell'art. 1 del R. Decreto suddetto, i Prefetti e Sottoprefetti delle località sede di Comitati o Sottocomitati dell'Opera Nazionale di Ptaronato Regina Elena rilascieranno apposite richieste conformi all'unito modello *A*.

2.° Per la concessione del trasporto gratuito delle *persone di accompagnamento* di cui al comma *b*) del medesimo R. Decreto (una persona per ogni viaggio di uno o più minorenni) i Prefetti e Sottoprefetti anzidetti rilasceranno le richieste conformi all'unito modello *B*.

3.° Tanto le richieste mod. *A*, quanto quelle mod. *B*, valgono per un solo viaggio di andata.

Per il viaggio di ritorno delle persone di accompagnamento, quando sia necessario, i Prefetti o Sottoprefetti rilasceranno una seconda richiesta mod. *B* valida unicamente per la percorrenza fra la stazione destinataria della richiesta mod. *A* emessa pel viaggio dei minorenni e la stazione da cui ebbe origine il viaggio di andata.

4.° Le richieste non danno diritto ad alcuna facilitazione pel trasporto dei bagagli.

Emissione delle richieste. — 5.° Le richieste mod. *A* e *B* saranno rilasciate dalle Prefetture e Sottoprefetture soltanto verso domanda *scritta* del Presidente del Comitato o Sottocomitato dell'Opera Nazionale di Patronato Regina Elena, o di altra persona da lui designata. Il Presidente del Comitato o Sottocomitato richiedente è responsabile delle domande stesse e sarà tenuto a

risarcire l'Amministrazione ferroviaria del prezzo dei viaggi, a tariffa ordinaria, e delle penalità dovute nel caso venissero rilasciate richieste a persone non aventi titolo alla concessione.

Nella domanda il Comitato o Sottocomitato richiedente metterà tutti i dati occorrenti per l'emissione delle richieste, cioè: nome, cognome e destinazione dei viaggiatori (minorenni e, se occorre, persona di accompagnamento); età dei minorenni, motivo del viaggio — il quale deve essere tra quelli previsti dal comma *a*) del R. Decreto in principio citato — classe, ecc.

In una sola richiesta potranno essere inscritti diversi minorenni purchè viaggianti tutti assieme nella medesima classe e per la stessa destinazione.

6.° Il Presidente del Comitato, o Sottocomitato richiedente o la persona da lui designata, prima di consegnare ai titolari le richieste emesse dalla Prefettura o Sottoprefettura, dovrà controfirmarle nell'apposito spazio in esse esistente.

7.° Le richieste si rilasciano normalmente per viaggi in terza classe.

Eccezionalmente potranno essere rilasciate richieste per viaggi in seconda classe (esclusa in ogni caso la prima classe) *quando ciò sia giustificato da gravi e comprovati motivi.*

8.° Le richieste mod. *A* e *B* si rilasceranno soltanto pei viaggi da compiersi in servizio interno sulle ferrovie e sulle linee di navigazione dello Stato.

9.° Entro il giorno 5 di ogni mese ciascun Comitato o Sottocomitato dell'Opera Nazionale di Patronato Regina Elena invierà alla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Centrale VIII) l'elenco cronologico delle domande fatte per viaggi gratuiti di orfani e persone di accompagnamento, indicandovi i nomi dei viaggiatori, il percorso e la classe di ogni viaggio.

Uso delle richieste e modalità dei viaggi. — 10.° Le richieste di viaggio mod. *A* e *B* dovranno essere presentate alla stazione ferroviaria della località di partenza, la quale ne tratterrà la sezione ad essa spettante e consegnerà al porgitore, senza pagamento di tasse, il biglietto di viaggio, restituendogli nel contempo l'altra sezione della richiesta, che deve servire ai viaggiatori quale documento di identità personale e di giustificazione del possesso del biglietto gratuito.

11.° I viaggi di ritorno delle persone di accompagname dovranno essere iniziati non più tardi del quinto giorno success a quello dell'andata ed all'uopo le richieste mod. *B*, relative tali viaggi di ritorno, dovranno essere presentate anche esse a stazione di partenza del viaggio di andata per l'applicazione bollo indicante la data del viaggio medesimo.

Le richieste mod. *B* per viaggi di ritorno prive di tale vi mazione non saranno tenute valide

12.° I biglietti di viaggio emessi in base alle richieste mod. e *B* saranno validi per viaggiare con tutti i treni esclusi i rettissimi.

13.° È consentito l'uso delle *vie facoltative* ammesse viaggi a tariffa differenziale *A* in quanto le medesime possa giovare alla comodità e celerità del viaggio.

14.° Sono ammesse fermate intermedie nei limiti stabiliti da allegato N. 7 alle Tariffe e Condizioni pei trasporti sulle Ferro dello Stato.

15.° Non sono ammessi passaggi in classe superiore a que indicata sulla richiesta o sul biglietto.

16.° Le persone di accompagnamento, nei viaggi di *anda* devono prender posto nel medesimo scompartimento in cui via giano i minorenni affidati alla loro custodia.

Trasporti di materiali da costruzione.

17.° I trasporti gratuiti dei materiali da costruzione indic all'art. 2 del R. Decreto 30 giugno 1911, n. 809 verranno eff tuati esclusivamente a piccola velocità.

Documenti di trasporto. — 18.° Le spedizioni si effettueran con le ordinarie lettere di porto, sulle quali i Capi dei Compar menti delle Ferrovie dello Stato faranno la seguente annotazion

« Si autorizza il tarsporto in esenzione di tasse ai sensi R. Decreto 30 giugno 1911, n. 809 ».

Sui documenti di trasporto dovranno figurare, quali mitte o destinatari l'Opera Nazionale di Patronato « Regina Elena od i Comitati di soccorso accennati nel R. Decreto suddetto.

Reclami. — 19.° Pei trasporti dei materiali di cui trattasi non si ammettono reclami per ritardi di resa e neppure per avarie o perdite a meno che, in questi ultimi casi, non sia provata la colpa dell'Amministrazione ferroviaria.

Disposizioni Generali.

20.° I viaggi gratuiti dei minorenni orfani od abbandonati e delle persone di accompagnamento di cui all'art. I del R. Decreto 30 giugno 1911, n. 809 cesseranno definitivamente col 31 dicembre 1913 e perciò, dal 1° gennaio 1914, non saranno più valide le richieste mod. *A* e *B* anche se emesse nell'ultimo bimestre del 1913.

Col 31 dicembre 1912 e col 31 dicembre 1911, rispettivamente, cesserà del pari l'effettuazione dei trasporti gratuiti di materiali di cui al 1° ed al 2° capoverso dell'art. 2 del R. Decreto anzidetto, e quindi i Capi Compartimento delle Ferrovie dello Stato non accorderanno più le autorizzazioni di cui al punto 18 del presente, decreto, per trasporti che debbono iniziarsi dopo tali date.

21.° In tutto quanto non è diversamente disposto dalle presenti norme valgono, pel rilascio e l'uso delle richieste mod. *A* e *B* e per l'effettuazione dei viaggi e dei trasporti dei materiali da costruzione, le disposizioni generali vigenti per l'applicazione delle Concessioni speciali.

(*N. B. — Si omette la pubblicazione dei mod.* A *e* B).

Regio Decreto *N. 729 del 25 giugno 1911, riguardante la tariffa per i trasporti degli areoplani sulle ferrovie dello Stato.* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'art. 39 della legge 7 luglio 1907, n. 429, sull'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse all'industria privata e l'art. 3 della legge 25 giugno 1909, n. 372, portante modificazioni alla legge anzidetta;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato pei lavori pubblici, d'accordo coi ministri segretari di Stato pel tesoro, e per l'agricoltura, l'industria ed il commercio.

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono approvate le aggiunte alle « Tariffe e condizioni pei trasporti sulle strade ferrate », di cui alla legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª), allegato *D*, e successive varianti, risultanti dall'unito prospetto, vistato, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti.

Tali aggiunte entreranno in vigore, in via di esperimento per un anno, dal 1° agosto 1911.

Art. 2.

Il presente decreto, dopo l'anno di esperimento, quando non venga revocato, sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale*, N. 183 del 5 agosto 1911.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 25 giugno 1911.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — SACCHI — TEDESCO — NITTI.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO APRILE.

Aggiunte da apportarsi alle tariffe e condizioni pei trasporti sulle ferrovie dello Stato.

Dopo l'art. 74 è aggiunto il seguente:

« Art. 74-*bis*. — *Areoplani*. — Gli areoplani smontati si tassano come appresso:

a) spedizioni a grande velocità, anche se composte di più colli: col prezzo di L. 0.522 per spedizione e per chilometro, qualunque sia la portata del carro adoperato per il trasporto, con il diritto fisso di L. 3.48;

b) spedizioni a piccola velocità, anche se composte di più colli: se nessuno dei colli supera i 7 metri, col prezzo di L. 0.3605 per spedizione e per chilometro; qualora anche un solo collo superasse i 7 metri, col prezzo di L. 0.412 per spedizione e per chilometro, in amendue i casi senza riguardo alla quantità ed alla portata dei carri adoperati.

Oltre i detti prezzi deve riscuotersi il diritto fisso di L. 2.06.

Questi trasporti non sono soggetti alle disposizioni degli articoli 56 e 67. La portata dei carri da adoperarsi per i trasporti dovrà essere stabilita esclusivamente dalla stazione speditrice e gli speditori dovranno indicare, nella domanda dei carri, la lunghezza massima dei colli.

Gli areoplani smontati non incassati, tanto imballati quanto sciolti, si trasportano a rischio e pericolo dello speditore (103).

Per l'uso di carri speciali veggasi l'art. 99 ».

Nella nomenclatura e classificazione delle merci a P. V. è aggiunta la voce:

« *Areoplani*. — Vedi art. 74-*bis* ».

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
SACCHI.
Il ministro del tesoro
TEDESCO.
Il ministro d'agricoltura, industria e commercio
NITTI.

LEGGE N. *674 del 6 luglio 1911 concernente provvedimenti pel trasporto marittimo di carbone naturale dai porti inglesi a quelli italiani per conto della R. Marina e delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato ad affidare, ai sensi dell'art. 3 e dell'art. 4, n. 7, della legge sulla contabilità generale dello Stato, ad una o più Società italiane di navigazione, mediante formale contratto, il trasporto per mare dai porti inglesi ai porti italiani di annue settecentomila tonnellate metriche di carbone naturale, delle quali seicentomila per le ferrovie dello Stato e centomila per la R. marina.

Art. 2.

Il contratto di cui nell'articolo precedente avrà la durata di anni dieci a decorrere dal 1° luglio 1912.

Agli effetti della presente legge l'anno decorre dal 1° luglio e termina il 30 giugno.

Art. 3.

Le Società assuntrici avranno la sede in uno dei porti del Regno, fra quelli indicati all'art. 10, e dovranno avere una rappresentanza legale in Roma.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale*, N. 179 del 1° agosto 1911.

I consiglieri d'amministrazione, compreso il presidente, i direttori e gli amministratori delegati delle Società, dovranno essere cittadini italiani.

Le azioni delle Società concessionarie dovranno essere nominative e non cedibili per tutta la durata del contratto, che a cittadini italiani.

Art. 4.

Le Società assuntrici dovranno disporre di un numero di piroscafi, di loro esclusiva proprietà, sufficiente a trasportare annualmente, per tutta la durata del contratto, la quantità di carbone che assumeranno rispettivamente l'obbligo di trasportare.

Art. 5.

I piroscafi adibiti al trasporto del carbone devono:

1° essere inscritti nelle matricole delle navi nazionali;

2° essere inscritti, per tutta la durata del contratto, presso il « Registro Nazionale Italiano » o presso altro registro di classificazione nazionale che possa essere in seguito costituito e le cui visite e perizie siano riconosciute dal ministro della marina equivalenti alle visite e perizie ufficiali.

Art. 6.

I piroscafi devono essere della stazza lorda non superiore a seimila tonnellate.

Un terzo dei piroscafi deve avere una immersione inferiore a metri sette affinchè possano accedere nei porti di minore fondale, fra quelli indicati nell'art. 10.

Nel caso di più Società assuntrici, i singoli contratti determineranno quanti fra i piroscafi dei navigli delle Società dovranno soddisfare alle condizioni del precedente capoverso.

Art. 7.

Dei piroscafi di proprietà delle Società, otto devono essere di nuova costruzione, iniziata posteriormente alla promulgazione della presente legge, e soddisfare alle seguenti condizioni:

1° essere inscritti, per tutta la durata del contratto, alla più alta classe del « Registro Nazionale Italiano » o di altro registro di classificazione nazionale, che possa essere in seguito costituito, e le cui visite e perizie siano riconosciute dal ministro della marina equivalenti alle visite e perizie ufficiali;

2° avere una velocità ordinaria in navigazione non inferiore a nove miglia all'ora;

3° essere capaci di trasportare un carico di almeno cinquemila tonnellate di carbone, oltre quello che può essere contenuto pel proprio consumo nei carbonili, senza oltrepassare la linea del massimo carico (*freeboard*) stabilita dal « Registro Nazionale Italiano »;

4° avere doppio fondo costruito secondo le norme stabilite dal Registro Nazionale Italiano », od altro riconosciuto equivalente dal Ministero della marina per i piroscafi destinati al trasporto di naftetine ed essere capaci di trasportare almeno 1500 tonnellate di questo combustibile; devono perciò essere provvisti di tutti i mezzi e macchinari adatti a garantire la sicurezza e la rapidità delle operazioni di carico e scarico delle naftetine;

5° essere muniti di apparecchi atti a trasbordare con celerità il carbone su navi da guerra a fiancate.

I disegni di questi piroscafi, il numero e tipo degli apparecchi di trasbordo devono essere approvati dal Ministero della marina.

Nel caso di più Società assuntrici i rispettivi contratti determineranno quanti degli otto piroscafi indicati nel presente articolo, dovranno essere costruiti da ciascuna Società assuntrice.

Art. 8.

I piroscafi di cui all'articolo precedente devono essere costruiti nei cantieri nazionali.

Le Società assuntrici avranno però facoltà di ricorrere ai cantieri esteri nell'uno o nell'altro dei due casi seguenti:

1° quando i cantieri italiani di prim'ordine richiedano un prezzo superiore del 7 per cento a quello risultante dalla media dei prezzi di sei cantieri inglesi di prim'ordine, esclusi il prezzo massimo ed il minimo;

2° quando le Società non possono ottenere da alcun cantiere italiano di prim'ordine la consegna del materiale entro un congruo termine di tempo da determinarsi, in caso di dissenso fra le Società e i cantieri, dal ministro della marina.

Art. 9.

I piroscafi non contemplati dagli articoli 7 e 8 devono:

avere un'età non superiore ai dieci anni all'inizio del contratto;

essere di costruzione bene adatta per il trasporto del carbone e tale da consentire facilmente il carico, il tiraggio e lo scarico con mezzi meccanici;

avere carbonili assolutamente e permanentemente separati dalle stive di carico, in modo che non sia possibile alcuna comunicazione fra gli uni e le altre

Art. 10.

La caricazione del carbone sarà fatta in uno dei porti di Cardiff, Penarth, Barry, Port-Talbot, Newport (Alexandra Docks), e lo scarico nei porti italiani di Maddalena, Savona, Genova, Spezia, Livorno, Civitavecchia, Gaeta, Napoli, Torre Annunziata, Messina, Palermo, Taranto, Brindisi, Ancona e Venezia.

Nel contratto sarà stabilito il riparto, per ognuna delle amministrazioni interessate, della quantità di carbone da trasportarsi e da sbarcarsi mensilmente in ciascuno dei porti indicati nel presente articolo.

Art. 11.

I piroscafi delle Società assuntrici devono prendere il loro completo carico di carbone per l'una o per l'altra delle due amministrazioni interessate, non ammettendosi nè la caricazione mista per ambedue le amministrazioni, nè qualsiasi caricazione di pertinenza di altri.

Art. 12.

I piroscafi addetti dalle Società assuntrici al trasporto del carbone per le ferrovie dello Stato e per la R. marina possono essere destinati ad altri trasporti indipendenti da quello e di esclusivo interesse delle Società stesse, fermo restando l'obbligo delle medesime di provvedere annualmente al trasporto, per le due amministrazioni suddette, della quantità di carbone stabilita dalla presente legge.

Art. 13.

In corrispettivo degli obblighi assunti dalla Società assuntrice, quando sia una sola, in forza delle disposizioni della presente legge e del contratto relativo, il Governo del Re corrisponderà alla medesima, oltre al prezzo di trasporto del carbone stabilito dall'art. 14, una sovvenzione annua non superiore a Lire 300,000 (trecentomila).

Nel caso di più Società, la detta sovvenzione sarà ripartita fra le Società medesime, nel modo che sarà determinato dai rispettivi contratti.

La sovvenzione sarà posta a carico del bilancio della marina e pagata alle Società a rate trimestrali posticipate.

Nei casi di annullamento di cui all'art. 18, la sovvenzione sarà ridotta in proporzione del numero di tonnellate di carbone che, per effetto dell'annullamento, siano state in un anno trasportate in meno della quantità stabilita dall'art. 1.

Art. 14.

Il prezzo del trasporto del carbone è stabilito per il primo quinquennio in lire italiane 8,50 (otto e centesimi cinquanta) per ogni tonnellata metrica, al netto di ogni diritto di commissione o senseria, qualunque siano i porti di caricazione o scaricazione fra quelli indicati all'art. 10.

Per il secondo quinquennio il prezzo per tonnellata metrica, pure costante qualunque siano i porti di caricazione o scaricazione fra quelli indicati all'art. 10, sarà determinato di accordo fra le

parti contraenti, tenuto conto delle medie dei noli per trasporto del carbone durante il primo quinquennio risultanti dai bollettini di Cardiff e di quelli corrisposti dalle ferrovie dello Stato per il trasporto del rimanente carbone occorrente per i propri servizi mediante piroscafi da esse noleggiati liberamente fuori del presente contratto.

In caso di dissenso fra le parti, deciderà inappellabilmente il presidente del Consiglio di Stato.

Art. 15.

L'ammontare del prezzo di trasporto del carbone sarà corrisposto dall'Amministrazione della R. marina o dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, secondochè il carbone sia all'una o all'altra destinato, separatamente per il carico di ogni vapore, con le modalità che saranno stabilite nel contratto.

Art. 16.

Spetta alle amministrazioni della R. marina e delle ferrovie dello Stato di provvedere, se e come crederanno opportuno, all'assicurazione dei carichi di carbone rispettivamente imbarcati per proprio conto sui piroscafi delle Società.

Spetta invece alle Società assuntrici di provvedere, se e come crederanno opportuno, all'assicurazione dei piroscafi impiegati nel trasporto del carbone.

Art. 17.

In garanzia degli obblighi assunti in forza della presente legge e del contratto relativo, la Società assuntrice, quando sia una sola, dovrà prestare una cauzione di L. 300,000 (trecentomila) in contanti, in rendita o in valori garantiti dallo Stato da depositarsi presso la Cassa depositi e prestiti, ovvero costituendo pegno sopra uno o più dei suoi piroscafi da assicurarsi sulle basi della polizza di assicurazione italiana presso Società di gradimento delle Amministrazioni interessate.

Qualora si tratti di più Società assuntrici, la cauzione sarà a carico di ciascuna di esse nella misura che sarà stabilita dal rispettivo contratto.

Art. 18.

Ciascuna delle Società assuntrici dei servizi di cui nella presente legge assume l'obbligo di porre a disposizione dello Stato, ogni qualvolta il Ministero della marina lo richieda, uno o più, ed anche tutti i propri piroscafi.

Il nolo da corrispondersi durante il tempo in cui i piroscafi, uno o più, o tutti, resteranno a disposizione dello Stato, sarà determinato di comune accordo fra il Ministero della marina e la Società interessata.

Oltre il nolo di cui sopra null'altro sarà dovuto e per qualsiasi titolo.

Qualora non si possa addivenire a tale accordo, la determinazione del nolo sarà fatta da una commissione arbitrale composta di un delegato del Ministero della marina e di un rappresentante della Società interessata e del presidente della Corte di appello di Roma che assume la presidenza. La detta commissione arbitrale giudicherà inappellabilmente.

Durante il tempo in cui uno, più o tutti i piroscafi rimarranno a disposizione dello Stato, si intenderà sospesa la esecuzione del contratto pel trasporto dei carboni, per la parte corrisp
l'impiego dei piroscafi stessi.

Art. 19.

Nel caso di guerra in Europa, in cui fossero coinvolte l'Italia e l'Inghilterra, l'esecuzione del contratto sarà sospesa per tutto il periodo di guerra e sarà ripresa dopo questa per il rimanente periodo di durata del contratto dedotto cioè dalla durata totale di questo il periodo di guerra.

Così pure in caso di epidemia, di sciopero di lavoratori o per altra causa che costituisca forza maggiore, per la sospensione del carico in tutti i porti di caricazione indicati all'art. 10 o per la sospensione dei ricevimenti in uno o più porti di scaricazione, l'esecuzione del contratto sarà sospesa per tutto il periodo dell'epidemia, dello sciopero, o per altra causa che costituisca forza maggiore, limitatamente però alla quota corrispondente a quello o quelli dei porti di caricazione o scaricazione nei quali sia dichia-

rata l'epidemia, lo sciopero, o altra causa che costituisca forza maggiore, quando trattisi solo di cause localizzate in uno o diversi dei porti di carico e scarico.

Il contratto determinerà i casi di forza maggiore, in cui l'assuntore sarà esonerato dall'adempimento dei suoi obblighi.

Durante la sospensione del contratto nei vari casi previsti dal presente articolo, si intende sempre salva la facoltà dello Stato di valersi del disposto dell'articolo precedente.

Art. 20.

In base alle norme generali stabilite dalla presente legge, il Governo del Re ha la facoltà di stabilire i particolari capitolati di appalto da servire per gli esperimenti di asta e per la stipulazione dei definitivi contratti nei quali saranno introdotti tutti quei particolari che, dalle Amministrazioni della R. marina e delle ferrovie dello Stato, si riterranno necessari per il regolare adempimento di quanto è prescritto nelle norme suddette.

Alla stipulazione del contratto interverranno i delegati delle due Amministrazioni interessate: ferrovie dello Stato e R. marina.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 6 luglio 1911.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — LEONARDI CATTOLICA — DI SAN GIULIANO — TEDESCO — SACCHI — NITTI — FACTA — CALISSANO.

Visto, *il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

R. Decreto *N. 541 del 18 maggio 1911 che approva la nuova tariffa speciale a G. V. per trasporto pacchi, derrate alimentari da tutte le stazioni della rete dello Stato con destinazione Roma-Termini.* (1).

VITTORIO EMANUELE III.
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'art. 39 della legge 7 luglio 1907, n. 429, sull'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse all'industria privata e l'art. 3 della legge 25 giugno 1909, n. 372, portante modificazioni alla legge anzidetta;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato pei lavori pubblici, d'accordo coi ministri, segretari di Stato pel tesoro, e per l'agricoltura, industria e commercio.

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' approvata la nuova tariffa speciale a grande velocità per i trasporti di pacchi derrate alimentari a resa accelerata in partenza da tutte le stazioni della rete dello Stato ed in destinazione di Roma-Termini, portante il n. 10, che, vistata, d'ordine Nostro. dai ministri proponenti, si trova allegata al presente decreto.

Detta nuova tariffa n. 10 ha vigore, in via di esperimento, per un anno, dal 1° luglio 1911.

Art. 2.

Il presente decreto, dopo l'anno di esperimento, quando non venga revocato, sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 18 maggio 1911.

VITTORIO EMANUELE.

Giolitti — Sacchi — Tedesco — Nitti.

Visto, *Il guardasigilli*: Finocchiaro-Aprile.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale*, N. 178 del 31 luglio 1911.

TARIFFA SPECIALE N. 10 GRANDE VELOCITÀ.

(attivata il 1° luglio 1911)

Trasporti di pacchi derrate alimentari a resa accelerata in partenza da tutte le stazioni della rete dello Stato ed in destinazione di Roma-Termini.

1. Per le spedizioni delle merci indicate nell'unito elenco, in quantità non superiore ai 10 kg. lordi ed alle condizioni specificate nei seguenti articoli, è stabilita la tassa di L. 1,20 per i pesi fino a 5 kg. e di L. 1,60 per i pesi da oltre 5 fino a 10 kg., da riscuotersi sempre in porto assegnato.

Nei prezzi suddetti si intendono comprese le quote relative al facchinaggio esterno di Venezia-Santa Lucia ed al trasbordo per la traversata dello stretto di Messina.

In aggiunta ai prezzi stessi sono da riscuotere, per ogni spedizione, cent. 10 per tassa e sopratassa di bollo.

Per le formalità doganali al punto di confine per i trasporti da Modane e da Chiasso sono dovuti cent. 15 per spedizione. Questi trasporti devono essere scortati dalle dichiarazioni doganali, nel numero di due esemplari.

2. Per i trasporti da eseguirsi in base alla presente tariffa occorre la presentazione di un apposito documento, conforme al modello stabilito dall'Amministrazione, che si vende al prezzo di centesimi due.

La presentazione di tale documento implica l'accettazione, da parte del mittente, delle particolari condizioni a cui è vincolata questa tariffa, nonchè delle condizioni generali per l'applicazione delle tariffe speciali comuni, in quanto non siano modificate dalle condizioni particolari predette.

3. Ogni spedizione deve essere costituita di un sol collo, nè è ammesso che possa essere formata da più colli riuniti.

4. I colli devono essere imballati o condizionati in modo da poter essere caricati, trasportati e scaricati senza pericolo di danno, tanto per le merci che contengono, quanto per le altre con le quali si possono trovare in contatto. Non possono fruire di questa tariffa i liquidi in damigiane, in bottiglioni ovvero in fiaschi se non riposti in casse od in robuste gabbie a liste di legno. Si considerano però e si tassano come liquidi in recipienti di vetro riposti in casse, quelli in damigiane del genere descritto nella nota (1) all'avvertenza *d*) della tariffa speciale n. 3 G. V.

5. Ogni collo deve essere munito, a cura del mittente, di una etichetta portante chiaramente scritto il nome, cognome e domicilio del destinatario.

6. Sono esclusi da questa tariffa i colli ingombranti, quelli cioè di volume eccedenti i mc. 0.250, o che abbiano una delle dimensioni superiore a m. 1.50.

7. Non sono ammesse spese anticipate.

8. I trasporti potranno essere gravati di assegno, ma non oltre l'importo di L. 300 per spedizione.

È lasciata facoltà allo speditore di richiedere il rimborso dell'assegno pel tramite ordinario della stazione di partenza, oppure per mezzo di vaglia postale. In quest'ultimo caso sta a suo carico, oltre alla provvigione stabilita dall'art. 122 delle tariffe e condizioni pei trasporti, anche la tassa relativa alla emissione della cartolina-vaglia.

Qualora non venisse indicato il mezzo preferito per ottenere il rimborso dell'assegno, questo verrà fatto pel tramite ordinario della stazione mittente.

9. I pacchi saranno tutti recapitati sollecitamente a domicilio, verso riscossione di apposita tassa.

10. I trasporti, che si effettuano in base alla presente tariffa, debbono essere presentati direttamente alla stazione.

I trasporti stessi saranno eseguiti con i treni espressamente designati dall'Amministrazione, non esclusi quelli diretti.

La consegna dei pacchi può, al più tardi, essere fatta 30 minuti prima della partenza del treno col quale debbono essere inoltrati.

I termini di resa sono stabiliti in base agli orari dei treni d'inoltro. In caso di ritardo nella riconsegna, verrà corrisposta l'indennità di L. 0.05 per ogni chilogramma di merce e per ogni 24 ore di ritardo. col massimo del prezzo di trasporto stabilito dalla presente tariffa.

Trascorsi 10 giorni dalla data in cui la merce avrebbe dovuto giungere, questa sarà considerata come perduta.

11. In caso di perdita, ammanco od avaria, l'interessato non può pretendere un indennizzo superiore a L. 3 per chilogramma di merce, con diritto però nell'Amministrazione ferroviaria di liquidare tale indennizzo in ragione del prezzo delle merci in comune commercio al luogo di partenza, qualora questa maniera di liquidazione importi un indennizzo minore.

12. Per i colli dei quali, per fatto non imputabile all'Amministrazione, non fosse stato possibile il recapito al destinatario, è dovuta una tassa di magazzinaggio di centesimi 5 per collo e per giorno, decorrendo dal secondo giorno successivo all'arrivo.

13. L'Amministrazione potrà, senza bisogno di ulteriore autorizzazione, ammettere altre derrate al godimento della presente tariffa ed estenderla ad altre stazioni destinatarie.

Derrate ammesse.

Aceto comune.
Acqua dolce, gazosa e minerale.
Aglio.
Agrumi, cioè: aranci, cedri, mandarini, limoni, bergamotti, e simili.
Barbabietole in natura.
Bestiame minuto vivo, in ceste od in gabbie (agnelli, capretti, porcellini).
Bestiame minuto macellato, con o senza pelle (agnelli, capretti, porcellini e simili).
Birra in bottiglie od in barili.
Biscotti.
Bottarga.
Burro fresco.
Burro salato.
Cacciagione o selvaggina.
Carni affumicate, insaccate (salami, ecc.), salate od altrimenti preparate.
Carni fresche, macellate.
Castagne.
Caviale.
Cereali, compreso l'orzo comune e perlato.
Cipolle.
Conigli vivi.
Conigli morti.
Conserva di ginepro.
Conserve alimentari, di legumi, di ortaglie, di verdura e di frutta.
Estratti di carne.
Farina di castagne.
Farina di legumi non torrefatti.
Farine di cereali ed ogni altro prodotto derivante dalla macinazione dei cereali.
Fecole alimentari.
Formaggi freschi.
Formaggi sodi.
Frutta fresche.
Frutta secche.
Funghi freschi.
Funghi secchi od in conserva.

Gamberi e granchi.

Grascie naturali fresche, di bue, di vitello, di porco, e simili.

Grasso d'oca.

Lardo e lardoni, comprese le pancette o ventresche e le gole di maiale.

Latte fresco e sterilizzato.

Latte condensato.

Latticini.

Legumi freschi e secchi.

Lievito e glutine.

Lumache in recipienti ben chiusi.

Margarina burrificata (burro artificiale).

Miele.

Mortadella conservata in scatole.

Mostarde.

Mosto.

Olii mangerecci, compresi quelli di lino, di sesamo e di noci.

Olive in natura e in conserva.

Ortaglie e verdure fresche.

Ortaglie e verdure semplicemente essiccate.

Ostriche, cappe, ricci e frutti di mare in genere.

Pane comune, compresi i grissini.

Paste da vermicellaio.

Pasticcerie, panettoni e simili.

Patate.

Pesci vivi d'ogni specie e pesci morti freschi.

Pesci secchi ed in qualunque modo preparati o conservati.

Pine o pigne.

Pollame vivo o morto, compresi i piccioni, le tortore e simili animali domestici.

Pomidoro al naturale conservati in scatole di latta.

Pomidoro (conserva o salsa di).

Rane.

Riso e risone.

Senapa in composta.

Strutto o grasso cotto di porco.

Sugna fresca.

Tartarughe.

Tartufi.

Tonno sott'olio.

Uova e chiaro d'uova.

Uova vive di pesce.

Uova di tonno compresse ed essiccate (bottarga).
Vermouth, anche con china.
Vini comuni (1).

---

(1) Per la distinzione della qualità dei vini, agli effetti della tassazione, vedasi quanto è stabilito per i vini nella nomenclatura e classificazione delle merci a P. V.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
SACCHI.

Il ministro del tesoro
TEDESCO.

Il ministro di agricoltura, iundustria e commercio
NITTI.

Ordine di Servizio N. 235. (Servizio VIII).

Disposizioni per i pareggi delle mancanze e delle eccedenze nei trasporti.

Il presente Ordine di Servizio riunisce e coordina le norme fin qui impartite per la notifica ed il pareggio delle mancanze e delle eccedenze nei trasporti di bagagli, valori e merci.

Pertanto mentre resta invariato quanto concerne il funzionamento del Riparto dei pareggi presso il Servizio Centrale VIII, pel rimanente sono abrogati gli Ordini di Servizio N. 3-1907, N. 44-1908, N. 61-1909 e le Circolari N. 32-1907 (Servizio VIII) N. 66-1909, N. 13-1910 e N. 15-1911.

Art. 1.

ACCERTAMENTO DELLE MANCANZE E DELLE ECCEDENZE.

1. Le stazioni che rilevano mancanze ed eccedenze in contraddittorio, o no, col personale addetto al ricevimento od alla consegna delle merci, devono, uniformandosi alle disposizioni in vigore, provvedere:

a) alle riserve e annotazioni scritte sui documenti, facendo annotazione di riserva, oppure semplice richiamo al processo verbale di accertamento Mod. H-100, a seconda dei casi, sui fogli di consegna, fogli di accompagnamento, fogli di carico, fogli speciali di carico e fogli di scorta;

b) alle riserve a mezzo del telegrafo, trasmettendo, ove occorra, il prescritto telegramma di riserva alle stazioni interessate;

c) agli accertamenti di anormalità sui trasporti, compilando, per le mancanze, in doppio originale nei termini prescritti, la prima parte del processo verbale.

2. Quando la stazione mittente, intermedia o di transito accerti la mancanza totale di un trasporto deve rimettere immediatamente, facendoli scortare da lettera di porto in servizio mod. I-

126, i documenti relativi, insieme ad un esemplare del processo verbale, alla stazione destinataria, se appartiene alle Ferrovie dello Stato, od alla stazione di transito, se la stazione destinataria appartiene ad altra Amministrazione.

Quando invece sia riscontrata una mancanza parziale, cioè quando su un trasporto di più colli venga rilevata la mancanza di uno o più colli, i documenti, insieme al verbale, devono essere fatti proseguire a destino con i colli esistenti.

Quando la stazione destinataria riceva documenti di trasporto con la lettera di porto in servizio, senza però il processo verbale, ovvero soltanto i documenti sotto piego o sciolti, deve subito, salve le disposizioni relative alla notificazione agli uffici superiori (art. 7 e 8), telegrafare per schiarimenti alla stazione mittente del trasporto, considerando come tale anche quella di transito per le provenienze da altre ferrovie.

Art. 2.

Pratiche per il pareggio delle mancanze.

1. Le mancanze possono essere rilevate:

a) all'atto del carico;

b) all'atto dello scarico;

c) all'atto delle manipolazioni dei carri misti in colonna di treno;

d) in qualunque momento, nei magazzini, piani caricatori o locali in genere delle stazioni e delle Agenzie.

2. Nei casi *a*) e *d*) le ricerche devono eseguirsi dalle stazioni constatanti in tutti i propri locali e presso quelle stazioni ove si presuma che le merci possono essere pervenute in disguido.

Nei casi *b*) e *c*) la stazione constatante, per le mancanze accertate nei carri misti, deve interpellare nel giorno stesso, col mod. H-156, le stazioni che dal foglio d'accompagnamento o di carico risulta abbiano avuto ingerenza nei carri, facendo eccezione per quelle a cui sia stato spedito il telegramma di riserva.

Le stazioni mittenti (considerando come tali anche quelle di transito per le provenienze da altre Amministrazioni) e le stazioni intermedie, al ricevimento del telegramma di riserva o del

mod. H-156, devono eseguire ricerche nei propri locali ed in quelli delle Agenzie doganali e di città, presso le altre stazioni in luogo e presso quelle ove, per analogia di nome, si presuma che le merci possano essere state erronamente inviate o scaricate.

Qualunque poi sia il caso, a seconda delle circostanze, le stazioni constatanti, quelle mittenti, quelle intermedie e più specialmente quelle che hanno formato o manipolato i carri, debbono rivolgersi a quelle altre che si ritiene siano in grado di fornire schiarimenti.

3. Senza escludere altri mezzi a seconda dei casi ritenuti utili ed opportuni per il conseguimento dei pareggi, le ricerche devono eseguirsi:

a mezzo del telegrafo per le merci comprese nella prima e seconda categoria (vedi art. 8), per quelle di rilevante prezzo e per quelle in diretta custodia al conduttore;

a mezzo del mod. H-156 per le merci appartenenti alle altre categorie.

Il mod. H-156, che deve essere sempre spedito coi treni che abbiano più diretta comunicazione colla stazione alla quale è indirizzato, deve essere restituito con la risposta non più tardi del giorno successivo a quello in cui è stato ricevuto ed in caso di ritardo la stazione emittente deve fare le debite sollecitazioni.

4. Se per mancanza del bollo di accettazione sul documento di trasporto o per evidenti sconcordanze e deficienze si deduca che la spedizione non ha avuto corso regolare, la stazione accertante ne fa cenno nel telegramma di riserva.

Art. 3.

Pratiche per il pareggio delle eccedenze.

1. I colli accertati eccedenti devono essere attentamente esaminati per vedere se presentino qualsiasi indicazione atta a farne stabilire la provenienza o la destinazione, onde valersene per le necessari indagini o per il loro inoltro a destino. In proposito le stazioni tengano presente che l'indicazione della destinazione sui colli da trasportarsi tanto a grande, quanto a piccola velocità, è tassativamente prescritta dall'art. 95 delle Tariffe.

2. I colli che portano l'indirizzo della stazione cui sono diretti o indicazioni sufficienti per stabilirlo, non devono notificarsi come eccedenti, ma devono essere inviati subito a destinazione scortati dal mod. I-126. È fatto inoltre obbligo alla stazione accertante di dare avviso per iscritto o, se necessario, per telegrafo, alla stazione destinataria, del rinvenimento e dell'invio della merce e di inscrivere la stessa sul registro mod. H-152 (art. 12), sul quale devonsi altresì notare gli estremi di accertamento e quelli del mod. I-126 con cui fu eseguito l'inoltro.

Però le stazioni a cui furono inviati, debbono notificare come eccedenti, secondo le prescrizioni degli art. 7 e 8, quei colli che risultassero non ad esse destinati e dei quali non fossero riuscite a stabilire dove ed a chi siano realmente diretti, portando essi indicazioni erronee o riferentisi a trasporti stati precedentemente effettuati. Sui rapporti H-154 le dette stazioni devono esporre esattamente quali furono le indagini praticate e quali le risposte ottenute dalle stazioni state interessate per il pareggio.

3. Per conoscere la destinazione dei colli privi di indirizzo quando i medesimi siano provenienti dall'estero, le stazioni che hanno constatata l'eccedenza debbono rivolgersi a quella di confine per la quale i detti colli sono transitati, rilevando quest'ultima indicazione dalle marche o polizzini che le dogane di Ventimiglia, Modane, Domodossola, Luino, Chiasso, Ala e Udine applicano ai colli di merci visitate, da inoltrarsi nel Regno senza vincolo doganale, e sui quali appongono un bollo ad umido indicante il nome della Dogana. Le marche o polizzini suaccennati sono di carta con disegni ad incisione in color terra rosso-scura; nel mezzo contengono lo stemma reale racchiuso in un cerchio portante l'inscrizione: *dogana italiana;* sopra lo stemma trovasi la parola *merci* e sotto la parola *visitate*.

4. Come per le mancanze, così per le eccedenze, senza escludere gli altri mezzi che a seconda dei casi saranno ritenuti utili ed opportuni, le pratiche per il loro pareggio devono essere fatte:

a mezzo del telegrafo quando riflettono merci appartenenti alle due prime categorie o di rilevante valore;

a mezzo del mod. H-156 quando riguardino merci delle altre categorie.

Art. 4.

DISPOSIZIONI SPECIALI PER ALCUNE STAZIONI.

1. Nelle stazioni ove le gestioni sono separate, i Capi Gestione debbono reciprocamente comunicarsi le mancanze e le eccedenze da ciascuno riscontrate nella propria gestione.

2. Ogni quindici giorni un elenco delle mancanze e delle eccedenze accertate nella quindicina deve essere scambiato tra le stazioni di una stessa località; tra le stazioni dei transiti internazionali di Ventimiglia e Modane; Domodossola, Luino e Chiasso; Ala, Pontebba e Udine; nonchè tra gli scali marittimi ammessi al servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna ed isole minori.

Art. 5

DISPOSIZIONI SPECIALI CIRCA LE MANCANZE E LE ECCEDENZE DI COLLI IN CONSEGNA AL CONDUTTORE.

Per i colli a G. V. ed a P. V. viaggianti in consegna al conduttore le ricerche per il pareggio delle mancanze e delle eccedenze devono eseguirsi a mezzo di telegramma, il quale deve essere sempre diretto anche alla stazione da cui ebbe origine il convoglio, onde concentrare tutti gli avvisi delle mancanze e delle eccedenze, riscontrate nel treno lungo il percorso, in una sola stazione e mettere così questa in grado di provvedere ai possibili pareggi.

Nelle stazioni dalle quali hanno origine i convogli, i predetti telegrammi, dopo di essere stati esaminati e vistati dalle singole gestioni bagagli e merci a G. V. ed a P. V., devono essere affidati tutti ad una di queste, all'uopo incaricata dal Capo stazione, perchè col raffronto di essi e coll'assumere all'occorrenza più esatte notizie, possa provvedere con la maggiore sollecitudine ai pareggi.

Art. 6.

DISPOSIZIONI SPECIALI CIRCA LE MANCANZE E LE ECCEDENZE DI CARRI COMPLETI O MISTI.

1. La stazione che accerti la mancanza di un carro misto, quando le pratiche per il pareggio, esperite nel modo più sollecito,

non abbiano raggiunto esito favorevole deve rimettere i documenti alle singole stazioni destinatarie uniformandosi alle disposizioni dell'art. 1 e notificare nei termini stabiliti le sole mancanze delle merci dirette ad essa stazione constatante.

2. Quando venga accertata l'eccedenza di un carro e le pratiche esperite con la massima prontezza per conseguire il pareggio siano riuscite infruttuose, il Capo della stazione constatante, o chi per esso, in concorso di due testimoni, deve procedere all'apertura del carro stesso.

Se risulti trattarsi di carro completo, deve essere dal Capo stazione, o da chi per esso, personalmente compilato in duplice copia, un breve rapporto, dal quale emergano i seguenti dati: numero, categoria, marche e possibilmente gli estremi d'arrivo, il piombo o i piombi tolti e quelli applicati; il motivo dell'apertura e di un'eventuale manipolazione del carico, la condizione del carico stesso, la descrizione sommaria del contenuto e le eventuali indicazioni rilevate sui colli ed utili per il conseguimento del pareggio.

Nel caso però che si tratti di carri vincolati a dogana, le disposizioni da seguirsi sono quelle stabilite dal quarto capoverso dell'art. 97 del « Regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie », colla sola avvertenza che siccome, mancando i documenti non è possibile di iscrivervi l'annotazione prevista dall'articolo stesso, questa dovrà farsi nel rapporto sopra menzionato e dovrà essere controfirmata dall'Autorità doganale se intervenuta, od altra autorizzata a funzionare in sua mancanza, secondo è previsto dal settimo capoverso dell'art. 96 del citato Regolamento, a meno che essa non esiga la redazione del verbale proprio, previsto dall'articolo stesso.

La stazione medesima deve poi eseguire direttamente il pareggio, qualora dall'esame del contenuto abbia rilevato dati sufficienti per effettuarlo; nel caso contrario deve notificare l'eccedenza nei termini e nei modi di cui agli art. 7 e 8, allegando al mod. H-154 una copia del succitato verbale.

Risultando trattarsi invece di carro misto, la stazione deve inoltrare subito a destino i colli diretti ad altre stazioni e provvedere perchè le siano rimessi dalle stazioni mittenti i documenti di trasporto o i duplicati per le merci che le sono destinate e che sono fornite d'indicazioni tali da stabilirne la provenienza. Le

rimanenti merci prive d'indicazioni sufficienti per poterne determinare la provenienza o la destinazione, devono essere considerate eccedenti e notificate come tali nei modi e nei termini prescritti dagli art. 7 e 8.

Art. 7.

Notificazione delle mancanze e delle eccedenze.

1. Le pratiche di spettanza delle stazioni per conseguire il pareggio delle mancanze e delle eccedenze devono avere corso colla massima sollecitudine, onde siano esaurite possibilmente prima che scadano i termini fissati dall'articolo seguente per la notificazione.

L'avvenuta notificazione delle mancanze e delle eccedenze non esonera però le stazioni dal proseguire nelle indagini e nelle ricerche.

Appena spirati i suddetti termini le stazioni devono notificare, al Riparto dei pareggi (presso il Servizio Centrale VIII in Roma) con i moduli H-153 e H-154, le mancanze e le eccedenze che entro i termini stessi non siano state pareggiate.

L'obbligo di fare la notificazione spetta:

a) per le mancanze, tanto se accertate in loco quanto se già rilevate altrove, alla stazione destinataria, avvertendo che per i trasporti diretti ad altre amministrazioni si considera come tale la stazione di transito interno od internazionale;

b) per le eccedenze, alla stazione constatante.

2. Le mancanze e le eccedenze di merci comprese nella 1ª e 2ª categoria devono essere contemporaneamente notificate anche alle Divisioni od alle Sezioni del Movimento e Traffico, da cui direttamente dipendono le stazioni, pure a mezzo dei mod. H-153 e H-154, sui quali devono essere altresì citati gli estremi della notifica rimessa al Riparto dei pareggi. Per le eccedenze di dette merci le stazioni a cui fanno capo linee dipendenti da più Uffici debbono inviare il mod. H-154 alla Divisione o Sezione da cui dipende la linea di arrivo del treno e del carro sul quale l'eccedenza fu riscontrata.

3. Le mancanze e le eccedenze di merci di rapido deperimento, come ad esempio: fiori freschi, pesce fresco, cacciagione, latte ghiaccio ecc. non devono notificarsi agli Uffici anzidetti.

Per le eccedenze di dette merci le stazioni, dopo aver esperito con la massima urgenza le pratiche e le ricerche necessarie, debbono provvedere a norma dell'art. 112 delle Tariffe; per le mancanze non ometteranno di compilare i prescritti processi verbali mod. H-100.

Sono però da notificarsi le mancanze e le eccedenze di quelle fra le merci deperibili che possono resistere senza danno ad una temporanea permanenza nei magazzini come ad esempio: formaggi, pesci secchi e salati, carne insaccata, paste alimentari ecc.

4. In ciascun mod. H-153 e H-154 deve essere iscritta una sola mancanza ed una sola eccedenza. Tanto sui rapporti di mancanza quanto su quelli di eccedenza debbono essere indicate tutte le indagini fatte per ottenere il pareggio ed essere inscritti gli estremi dei documenti sui quali a norma dell'art. 1 vennero fatte annotazioni, nonchè gli estremi d'invio dei fogli di accompagnamento, fogli di carico ecc. alla Delegazione Circolazione Veicoli.

Gli estremi del rapporto di mancanza mod. H-153 inviato al Riparto dei pareggi devono essere indicati nell'accompagnatoria del processo verbale che viene rimesso alla Divisione o Sezione compilato anche nella seconda parte.

5. Le eccedenze non pareggiate, che dopo 15 giorni dalla notificazione al Riparto dei pareggi non risultino inscritte sul « Bollettino delle eccedenze » (art. 15) devono essere notificate nuovamente al Riparto stesso. Il mod. H-154 dovrà contenere gli estremi della prima notificazione e l'indicazione « Duplicato ».

6. Nella prima quindicina dei mesi di gennaio e di luglio d'ogni anno le stazioni debbono rimettere alle Divisioni o Sezioni del Movimento e Traffico, da cui direttamente dipendono, un elenco delle mancanze, non pareggiate, di merci appartenenti a trasporti eseguiti sei o più mesi prima e per la cui mancata riconsegna non fu prseentato dal destinatario reclamo, indicando per ciascuna spedizione le tasse e le spese a carico.

Art. 8.

CATEGORIA DEI TRASPORTI E TERMINI PER LE NOTIFICAZIONI.

1. Per la notificazione delle mancanze e delle eccedenze i trasporti s'intendono divisi nelle seguenti categorie, per le quali è

rispettivamente indicato il giorno in cui le stazioni devono infallantemente trasmettere ai competenti Uffici superiori i moduli H-153 e 154.

<table>
<tr><th></th><th colspan="2">CATEGORIA</th><th>GIORNO STABILITO per la notificazione</th><th>Uffici ai quali devesi inviare la notificazione</th></tr>
<tr><td rowspan="3">Mancanze</td><td>1a</td><td>Bagagli, valori, seme di bachi da seta, sete greggie, seterie, merci assicurate, merci con interesse alla riconsegna, merci vincolate a dogana con bolletta di cauzione, cassette dei biglietti;
Trasporti a tariffa generale;</td><td>nella giornata in cui l'anormalità viene accertata in loco o in cui sono giunti i documenti coll' annotazione di mancanza.</td><td rowspan="2">al Riparto dei pareggi e alla Divisione e Sezione del Movimento e Traffico da cui direttamente dipende la stazione.</td></tr>
<tr><td>2a</td><td>vagoni completi (1)</td><td>nel terzo giorno dall'accertamento, oppure nel giorno in cui arrivano i documenti coll' annotazione di mancanza qualora siano già trascorsi 3 giorni da quello dell'accertamento.</td></tr>
<tr><td>3a</td><td>tutte le merci, in dettaglio.</td><td>nel sesto giorno dall'accertamento, oppure nel giorno in cui arrivano i documenti coll'annotazione di mancanza, qualora siano già trascorsi 6 giorni da quello dell'accertamento.</td><td>al Riparto dei pareggi</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Eccedenze</td><td>1a</td><td>Bagagli, valori, merci ed oggetti che si ha ragione di ritenere appartenenti alla 1a categoria delle mancanze.</td><td>nel secondo giorno dall'accertamento.</td><td rowspan="2">al Riparto dei pareggi e alla Divisioni o Sezione del Movimento e Traffico da cui direttamente dipende la stazione.</td></tr>
<tr><td>2a</td><td>vagoni completi (1)</td><td>nel terzo giorno dall'accertamento.</td></tr>
<tr><td>3a</td><td>tutte le altre merci in dettaglio.</td><td>nel sesto giorno dall'accertamento.</td><td>al Riparto dei pareggi.</td></tr>
</table>

(1) Pei carri misti veggasi l'art. 6.

2. Le mancanze e le eccedenze di merci della 3ª categoria riscontrate nelle verifiche di magazzino devono essere notificate non oltre il secondo giorno dall'accertamento.

Art. 9.

Notificazione dei pareggi.

1. I pareggi delle mancanze e delle eccedenze devono essere notificati, nella giornata stessa in cui vengono conseguiti, con il mod. H-157, ai medesimi Uffici ai quali furono notificate a mezzo dei mod. H-153 e H-154 le rispettive mancanze ed eccedenze.

Gli avvisi di pareggio mod. H-157 devono riflettere soltanto le mancanze e le eccedenze precedentemente notificate al Reparto dei pareggi o alle Divisioni o Sezioni del Movimento e Traffico e devono comprendere la descrizione dei colli mancanti ed eccedenti corrispondente in modo esatto a quella risultante dai mod. H-153 e H-154, nonchè gli estremi delle rispettive notificazioni di mancanza o di eccedenza.

2. Quando i pareggi vengono ordinati dal Reparto dei pareggi o dalle Divisioni o Sezioni del Movimento e Traffico, le stazioni con la risposta all'ordine ricevuto devono dare pronta conferma dell'invio o del ricevimento delle merci, senza inviare il mod. H-157. Però l'invio del mod. H-157 deve essere fatto a quello dei detti Uffici che non ordinò il pareggio, quando trattasi delle mancanze ed eccedenze di cui alle categorie 1ª e 2ª del precedente articolo.

Gli estremi degli ordini di pareggio devono essere scritti nell'ultima colonna dei registri mod. H-151 e H-152.

Art. 10.

Spedizione, custodia, invio ai depositi compartimentali e vendita dei colli eccedenti.

1. L'invio alla stazione destinataria dei colli eccedenti deve essere prontamente eseguito col mezzo più sollecito, avvertendone le stazioni dalle quali sia stata o venga notificata la mancanza relativa.

La spedizione deve eseguirsi a grande velocità, a meno che non si tratti di merce esclusa da tale modo di trasporto, e con lettera di porto in servizio mod. I-126, salvo il contemporaneo uso del foglio speciale di carico per le merci con vincolo doganale e salve tutte le disposizioni relative ai trasporti di colli vincolati alla dogana.

Qualunque altra forma di accompagnamento non è ammessa.

Le stazioni abilitate soltanto alla P. V. devono regolarsi nel modo che a seconda delle loro condizioni locali e dei singoli casi risulta il più conveniente per il sollecito arrivo dei colli a destinazione. Analogamente si deve procedere per l'inoltro di colli che risultino destinati a stazioni abilitate soltanto alla P. V.

L'invio dei bagagli, di merci di facile deperimento, di valori, di effetti teatrali, di cassette biglietti, di merci a tariffa generale, assicurate o con interesse alla riconsegna, ed in generale quando si renda necessario, deve eseguirsi coi treni diretti ed accelerati, facendo uso delle etichette istituite per tale modo d'inoltro.

Per i colli a bagaglio, inoltre, sul mod. I-126 deve sempre figurare come mittente o destinatario l'Ufficio dei bagagli.

2. Quando una stazione a pareggio di una mancanza riceva dei colli che riconosce non corrispondere a quelli che le sono mancanti, deve stabilire senz'altro l'eccedenza della merce ricevuta, notificandola subito con le norme consuete, fornendo le debite spiegazioni ed indicando anche la provenienza e gli estremi della spedizione in servizio. Resta quindi assolutamente vietato di ritornare tali colli alla stazione che li ha inoltrati, come pure di spedire i colli eccedenti alla stazione mittente, adducendo il motivo di non aver potuto stabilirne l'applicazione.

3. I colli eccedenti devono essere custoditi nei magazzini ed altri locali adatti della stazione, avendo cura che siano tenuti separati dalle altre merci e che siano provvisti del cartellino mod. H-116, completato delle debite indicazioni (estremi dell'eccedenza e dell'accertamento).

Le stazioni devono inoltre frequentemente esaminare le condizioni delle merci eccedenti, per evitarne il deperimento e provvedere nei modi opportuni.

4. Le eccedenze non pareggiate dopo sei mesi dall'accertamento, debbono essere versate al deposito compartimentale per la

vendita (art. 112 delle tariffe e ordine di servizio N. 364-1909) previo benestare della competente Divisione o Sezione del Movimento e Traffico, alla quale le stazioni rimetteranno un elenco delle eccedenze medesime, inscrivendovi gli estremi delle relative notifiche.

Il suddetto benestare potrà venire richiesto anche prima che scadano i sei mesi, quando venga riconosciuta l'impossibilità del pareggio o per motivi di opportunità.

5. Per quanto riguarda la vendita, presso le stazioni, delle merci di facile deperimento, nocive, ingombranti e di poco valore, nonchè dei recipienti vuoti usati e delle altre merci il cui invio al deposito compartimentale fosse creduto non conveniente, valgono le relative norme in vigore.

6. Per ogni singola eccedenza venduta o versata al deposito compartimentale deve rimettersi, agli Uffici a cui l' eccedenza venne notificata, il Mod. H-157.

Art. 11.

Verifica del contenuto dei colli eccedenti.

I colli dal cui esame esterno non sia possibile stabilirne il contenuto devono essere aperti nel giorno prescritto per la notifica della eccedenza, colle dovute cautele, per evitare anche il deterioramento dell'imballaggio e colle formalità vigenti per l'apertura dei colli.

Il verbale di apertura, mod. H-175, deve essere rimesso al Riparto dei pareggi, e per le merci della prima e seconda categoria anche alla Divisione o Sezione del Movimento e Traffico, allegandolo al rapporto H-154.

È fatta eccezione per i bagagli e per i colli chiusi a chiave, la cui apertura deve essere sempre autorizzata dall'Ufficio superiore.

È fatta pure eccezione per i colli soggetti al vincolo doganale la cui apertura deve aver luogo soltanto nelle dogane, col concorso degli agenti delle medesime, e pei quali si dovranno pertanto promuovere disposizioni dall'Ufficio superiore.

Art. 12.

REGISTRI DELLE MANCANZE E DELLE ECCEDENZE.

Tutte le mancanze e tutte le eccedenze devono essere iscritte rispettivamente sul registro mod. H-151 e sul registro mod. H-152.

Tali registri da tenersi separatamente da ciascuna gestione, quando più gestioni non siano riunite, e da uno stesso agente, devono essere completati di tutte le indicazioni richieste dallo stampato e di tutte quelle che potessero riuscire utili.

A ciascuna mancanza ed a ciascuna eccedenza deve essere assegnato un numero progressivo annuale che verrà riportato sul mod. H-153 o H-154 da rimettersi agli Uffici superiori a norma degli articoli 7 e 8.

Le mancanze accertate da stazioni di partenza, intermedie o di transito devono essere inscritte sul mod. H-151 tanto presso le stazioni predette, quanto a quella destinataria, la quale deve avere speciale cura di indicare sul registro stesso la data dell'accertamento, onde siano scrupolosamente osservate le disposizioni dell'art. 8 relative alla notificazione.

Dai registri mod. H-151 e H-152 devono sempre risultare i pareggi ottenuti, gli estremi di invio dei colli a destinazione o al deposito compartimentale, la data di vendita, quella di apertura dei colli ed il risultato di essa, e tutti quei dati che si ritengano utili per qualsiasi pratica ulteriore.

Dei registri suddetti debbono valersi le stazioni sia per fornire le informazioni che venissero richieste dagli Uffici superiori o dalle altre stazioni, oppure da uffici o stazioni di altre amministrazioni, sia per provvedere ai riscontri in base al Bollettino delle eccedenze.

Art. 13.

MANCANZE ED ECCEDENZE SEGNALATE ANCHE ALLE DIVISIONI O SEZIONI DEL MOVIMENTO E TRAFFICO.

Le Divisioni senza Sezioni e le Sezioni debbono registrare sui mod. H-151 e H-152 rispettivamente le mancanze e le eccedenze delle merci appartenenti alla prima e seconda categoria (art. 8) ed in essi annotare l'esito delle pratiche esperite ed i conseguiti pareggi.

Le ricerche devono essere eseguite generalmente in via di corrispondenza, valendosi anche dei mod. H-160a e H-161a quando il loro uso si presenti opportuno; nei casi urgenti e quando si ritenga conveniente in considerazione del valore e dell'importanza della merce, a mezzo del telegrafo. Contemporaneamente alle pratiche per le ricerche occorre chiedere sempre al mittente, a meno che la stazione destinataria per i colli a bagaglio e per quelli di cui all'art. 18 non abbia già provveduto, una distinta esatta del contenuto dei colli per poterla confrontare coi verbali di apertura che le stazioni devono allegare al rapporto mod. H-154.

Art. 14.

Reclami per merci mancanti.

Le Divisioni e Sezioni del Movimento e Traffico appena ricevuti i reclami per mancata riconsegna di merci debbono richiedere alla stazione destinataria conferma delle relative mancanze e prima di procedere alla liquidazione degli indennizzi devono interpellare il Riparto dei pareggi per conoscere se i colli reclamati siano stati notificati eccedenti al Riparto stesso.

Gli uffici suddetti nel chiedere tali informazioni devono indicare gli estremi della notifica di mancanza rimessa dalla stazione destinataria al Riparto dei pareggi ed avere cura, specialmente per i bagagli e per le merci di rilevante valore, di rimettere, quando sia loro possibile, una distinta degli oggetti contenuti nei colli reclamati.

Dalle Divisioni e Sezioni del Movimento e Traffico non verrà rivolta l'interpellanza quando i reclami per mancata resa riflettono merci di rapido deperimento, per le quali sia da ritenersi che le stazioni abbiano provveduto a forma dell'articolo 7 comma 3 effettuandone prontamente la vendita o l'interramento, senza notificarle come eccedenti al Riparto dei pareggi.

Art. 15.

Bollettino delle eccedenze.

Allo scopo di facilitare il pareggio delle mancanze viene periodicamente pubblicato, a cura del Riparto dei pareggi, un *Bollettino delle eccedenze*, il quale dalle stazioni deve essere subito

diligentemente consultato e confrontato coi propri registri delle mancanze per effettuare direttamente tutti i pareggi possibili e notificarli nel modo prescritto.

Di detta pubblicazione debbono valersi anche le Divisioni e Sezioni del Movimento e Traffico per vedere se in essa risultino inscritte le merci della 1ª e 2ª categoria notificate loro mancanti dalle stazioni e quelle reclamate.

La raccolta dei bollettini deve essere tenuta con la massima cura provvedendo che siano cancellate di volta in volta dai bollettini precedenti, le eccedenze segnate nel prospetto annesso ad ogni bollettino e indicante le eccedenze pareggiate, vendute ed inviate al deposito compartimentale.

Art. 16.

Album delle forme più comuni dei colli a bagaglio.

Per facilitare le ricerche e le pratiche inerenti ai bagagli mancanti o eccedenti, le stazioni che lo posseggono devono fare uso dell'album delle forme più comuni dei colli a bagaglio.

Nelle notificazioni di mancanze e di eccedenze fatte alle stazioni ed agli Uffici superiori, per le ricerche, deve essere indicato il numero della figura dell'album, desumendolo dalle informazioni assunte presso gli interessati, per i colli mancanti, e dall'esame esterno pei colli eccedenti.

Le singole notifiche devono pure contenere le indicazioni concernenti le dimensioni dei colli ,il peso, il colore e la qualità dell'imballaggio, le guarnizioni in metallo, i lucchetti, le serrature, le corregge, le diciture, le marche, gli indirizzi ecc.

Art. 17.

Compilazione dei rapporti di mancanze e di eccedenze.

1. I rapporti mod. H-153 e H-154 di mancanze ed eccedenze devono presentare tutte le maggiori possibili indicazioni atte a determinare con precisione la merce o l'oggetto mancante od eccedente, il luogo, la data e le circostanze dell'accertamento, ed essere completati di tutte quelle informazioni che siano in grado di fornire i mittenti o i destinatari circa la natura, le dimensioni, il

colore, i contrassegni speciali ecc. dei colli, che devono essere descritti con la massima diligenza.

Quindi nelle notificazioni delle mancanze e delle eccedenze le stazioni devono mettere la cura più scrupolosa per indicare con caratteri bene intelligibili, con chiarezza e con assoluta esattezza tutti i dati richiesti, a seconda dei casi, dai suddetti moduli e cioè:

marche, numeri, contrassegni, etichette, indirizzi, polizzini doganali;

qualità dell'imballaggio, evitando assolutamente l'espressione generica di « collo », ma indicando esattamente se trattasi di bauli, valigie, cappelliere, scatole, casse, cassette, balle, sacchi, involti, ceste, panieri, sgorboni, gabbie, damigiane, fusti, botti, barili, mastelli, stagnoni ecc.;

peso diligentemente riscontrato;

qualità della merce desunta dai documenti per le mancanze e dall'esame esterno del collo per le eccedenze, avvertendo che quando non sia possibile desumerla dai caratteri esteriori prima della notifica, eccezione fatte pei bagagli e pei colli chiusi a chiave, si deve procedere all'aperura del collo stesso come è stabilito all'articolo 11;

per gli imballaggi e recipienti vuoti occorre indicare sempre l'uso al quale hanno servito, cioè: sacchi vuoti da farina, da grano, da carbone, ecc., fusti vuoti da vino, da olio, da catrame, ecc. e simili.

2. Pei bagagli e per le casse e cassette da viaggiatori e da campionari, le stazioni che lo possiedono devono inoltre consultare l'apposito « Album delle forme più comuni dei colli e bagaglio » e indicare sulle notifiche di mancanza e di eccedenza, il numero della forma che corrisponde meglio a quella del collo che si deve descrivere, rilevando le eventuali differenze (art. 16);

il peso, dopo verifica, del collo, le dimensioni, il colore o i colori; la materia di cui la parte esteriore del collo od il suo imballaggio è formata (legno, metallo, cuoio, stoffa, tela, vimini, carta, cartone, ecc.); le guarnizioni in metallo, i lucchetti, le serrature, le borchie degli angoli, le maniglie, le correggie, le corde, ecc.; se con coperchio piano o convesso; se con ammagliatura, ecc.;

se il collo si presenta nuovo o vecchio, in buono o cattivo stato, pieno o vuoto, segnalandone le eventuali avarie;

riprodurre testualmente le diciture degli indirizzi o dei cartelli o delle placche, le marche, i numeri, le etichette di ferrovie, battelli, alberghi, ecc.

3. Devesi inoltre indicare nei predetti rapporti se la mancanza o l'eccedenza venne accertata in presenza del conduttore, quali schiarimenti esso fornì, a quali stazioni vennero fatte le riserve telegrafiche e quali pratiche furono immediatamente attivate per provvedere al pareggio.

Art. 18.

Disposizioni concernenti i bagagli ed i colli dichiarati effetti.

1. Le stazioni destinatarie, quando riscontrano mancanti dei bagagli o dei colli dichiarati con la voce generica di effetti devono richiedere al destinatario una distinta dalla quale si rilevi una particolareggiata descrizione per qualità, quantità, stato e valore degli oggetti contenuti nei colli.

Tali distinte, che serviranno di base per le ricerche, devono essere rimesse subito al Riparto dei pareggi e alla Divisione o Sezione competente.

2. Per le mancanze dei bagagli bisogna tenere presente che il prolungato ritardo nella resa deve ascriversi spesse volte a scambio o disguido causato dai cartellini, etichette o altri contrassegni relativi a precedenti trasporti, lasciati sui colli e che le conseguenze tutte derivanti da tali scambi o disguidi devono far carico completamente al proprietario del bagaglio a norma dell'art. 47 delle Tariffe.

Quindi le stazioni quando ricevono dei colli posteriormente al tempo stabilito per la resa, devono sottoporli ad accurato esame per constatare se essi portino cartellini, etichette od altri contrassegni relativi a precedenti trasporti e fare annotazione dell'esistenza di tali contrassegni e di tutti i loro estremi nel foglio di via, quando questo giunga unitamente ai colli, oppure nella prima parte del processo verbale se i colli giungano dopo il foglio di via, chiedendo nell'uno e nell'altro caso la controfirma del proprietario. Se questa firma fosse negata, verrà fatta speciale annotazione colla

testimonianza e firma di due persone idonee, possibilmente estranee all'Amministrazione.

Quando sia possibile, i cartellini, le etichette e gli altri contrassegni dovranno essere staccati e conservati in una busta chiusa, sulla quale s'indicheranno gli estremi della spedizione del bagaglio, la data di arrivo ed il nome del proprietario, onde possano essere rimessi alla Divisione o Sezione del Movimento e Traffico qualora vengano da questa richieste informazioni o sia presentato reclamo.

Art. 19.

Disposizioni concernenti i trasporti di masserizie.

Quando venga constatata la mancanza di colli dichiarati sgomberi (masserizie usate) si dovrà determinare con precisione la qualità ed il contenuto del collo o dei colli realmente mancanti. A tale scopo per le spedizioni di masserizie le stazioni non devono mai omettere di richiedere ai mittenti una distinta dalla quale i singoli colli, numerati progressivamente, risultino con precisione specificati per il loro contenuto, per il loro imballaggio o per la loro forma e possibilmente per il loro peso, verificando che tale distinta concordi esattamente con i colli consegnati per la spedizione.

La distinta deve essere firmata dal mittente e presentata in doppio esemplare, uno dei quali deve essere unito con cura alla richiesta di spedizione ed in questa citato, e l'altro trattenuto in atti alla stazione per valersene nel caso di smarrimento del primo. La stazione destinataria che alla richiesta di spedizione non trovasse unita la distinta ne deve richiedere telegraficamente una copia a quella mittente.

Art. 20.

Cautele nell'accettazione e nella riconsegna dei colli.

1. Le stazioni nell'accettare dagli speditori i colli devono esigere la rigorosa osservanza di quanto è disposto nell'articolo 95 delle tariffe e prestare la più scrupolosa attenzione affinchè:

a) i colli tanto a G. V. che a P. V. non siano mai privi del-

l'indicazione chiara e precisa della loro destinazione, facendo particolare attenzione nei casi di stazioni omonime o quasi omonime;

b) gli indirizzi, le marche e i numeri siano indelebili e indicati con chiarezza sui colli e corrispondano perfettamente a quelli inscritti sulla richiesta di spedizione;

c) la qualità dell'imballaggio sia esattamente specificata e chiaramente indicata sui documenti di trasporto;

d) i colli non portino cartellini, etichette od altri contrassegni relativi a precedenti trasporti.

Le stazioni devono inoltre provvedere che ai singoli colli siano applicate le prescritte etichette a stampa e che il peso di ogni collo o dell'intera partita sia riscontrato con la massima esattezza.

2. Nella riconsegna delle spedizioni ai destinatari, le marche i numeri e gli indirizzi devono essere esaminati attentamente per accertare se essi corrispondono a quelli indicati nel bollettino di consegna.

Art. 21.

Cautele nel carico dei colli.

Onde siano evitati gli scambi ed i disguidi le stazioni devono colla massima diligenza curare la formazione dei carri misti e l'esatta scritturazione dei colli nei fogli di accompagnamento, provvedendo che le operazioni di carico siano ben dirette e vigilate, senza trascurare mai che il carico avvenga in base ai documenti di trasporto e che sia fatta regolare spunta di mano in mano che i colli vengono caricati nei carri.

Poichè avviene che le mancanze riscontrate in carri completi formati dalle parti sono per lo più da ascriversi ad inesatta numerazione dei colli in partenza od in arrivo, così raccomandasi anche di sorvegliare efficacemente le operazioni di carico e scarico che effettuano le Ditte, procedendo nel modo più diligente, quando appena sia possibile, al riscontro del quantitativo dei colli dichiarati sul documento di trasporto.

Art. 22.

Verifica dei magazzini.

1. La verifica dei magazzini, dei piani caricatori e degli altri luoghi di deposito deve effettuarsi normalmente ogni cinque giorni per i bagagli ed ogni quindici giorni per le merci a grande ed a piccola velocità, salvo proroga del termine da ultimo accennato per alcune delle stazioni più importanti da autorizzarsi all'uopo dalle Divisioni o Sezioni da cui direttamente dipendono.

Le verifiche devono eseguirsi non solo coll'intento di assicurarsi dell'esistenza delle merci non ancora svincolate, oppure se svincolate non ancora esportate dai destinatari, ma anche per accertare che non sianvi merci eccedenti non notificate, al quale effetto conviene eseguire la spunta mediante spostamento dei colli, usando sempre la massima diligenza.

Le stazioni avranno però cura di non recare incaglio al regolare andamento del servizio ed a tale scopo procureranno di eseguire le verifiche nei magazzini della P. V. nei giorni festivi e nelle ore in cui gli scali sono chiusi al pubblico.

Tali verifiche devono essere personalmente eseguite dai Capi stazione, oppure dai titolari delle gestioni ed il loro risultato deve essere notificato, anche se negativo, alle Divisioni o Sezioni del Movimento e Traffico mediante il mod. H-155.

2. Le mancanze e le eccedenze accertate all'atto della verifica dei magazzini devono essere denunciate secondo le norme stabilite dagli art. 7 e 8.

Il mod. H-155 non deve essere usato nè per notificare mancanze, eccedenze, pareggi, vendite o invio al deposito compartimentale di merci, nè per altre indicazioni che non siano richieste dallo stampato.

Il risultato delle verifiche eseguite ogni cinque giorni per i bagagli deve essere notificato insieme a quello delle verifiche quindicinali delle merci.

3. Le Sezioni del Movimento e Traffico devono rimettere i mod. H-155, ricevuti dalle stazioni, alle rispettive Divisioni ed ogni Divisione, entro la prima decade di ciascun mese, deve in-

viare al Servizio VIII (Riparto dei pareggi) tutti i moduli riferentisi alle verifiche del mese precedente, ricevuti dalle Sezioni o direttamente dalle stazioni.

Le Divisioni e Sezioni del Movimento e Traffico debbono controllare che da parte delle stazioni vengano rigorosamente osservate le disposizioni relative alle verifiche di magazzino ed in caso di inosservanza devono adottare provvedimenti disciplinari a carico dei responsabili.

Art. 23.

Invio della corrispondenza al Riparto dei pareggi.

Le notificazioni delle mancanze e delle eccedenze, gli avvisi di pareggio e tutte le altre corrispondenze dirette al Riparto dei pareggi devono essere inviate come corrispondenza ordinaria urgente facendo uso delle apposite buste mod. H-164.

Art. 24.

Osservanza delle disposizioni.

L'intento cui mirano le presenti disposizioni rimarrebbe senza effetto quando le stazioni non le osservassero con scrupolosa diligenza, specialmente in quanto riguarda la puntualità delle notificazioni delle mancanze e delle eccedenze e le verifiche dei magazzini, piani caricatori, ecc. epperò gli Ispettori di Riparto, i Capistazione ed i Controllori del Traffico devono portare l'attenta loro vigilanza anche sull'andamento di questa parte di servizio, facendo altresì speciali verifiche nei magazzini, allo scopo di assicurarsi che non sianvi colli eccedenti non notificati e che per quelli notificati siano state osservate le disposizioni di cui agli art. 7 e 8.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 236 (Servizio VIII).

Servizio diretto viaggiatori e bagagli fra l'Italia e la Svizzera, via Sempione.

(Vedi Ordini di Servizio N. 64-1908, 244-1908, 114-1910 e 122-1911).

Col 1° luglio 1911 sono stati modificati, in relazione a quanto prescrive la legge N. 310 del 13 aprile 1911, i prezzi dei biglietti del suindicato servizio diretto.

Si fa luogo pertanto alla diramazione di un IV Supplemento alla relativa Tariffa, edizione 1° marzo 1908, nel quale, oltre ai nuovi prezzi, sono comprese le nuove corrispondenze dirette indicate nell'unito prospetto e che sono da aggiungere a quelle risultanti dai prospetti allegati agli Ordini di servizio N. 64, 244-1908 e 114-1910.

Col supplemento stesso viene inoltre attivata un'*Appendice* alla Tariffa di cui trattasi, contenente le condizioni e le tasse per i trasporti dei viaggiatori in *vetture-salone*, *vetture a letti*, *vetture speciali per ammalati e compartimenti interi;* nonchè per il trasporto di bagaglio in *bagagliai speciali.*

Tali trasporti si effettuano mediante l'emissione di un bollettino Mod. I-223 e del biglietto di supplemento (Mod. I-203) di cui all'articolo 9, punto *c*) delle norme per il servizio contabile della gestione viaggiatori. Analogo bollettino di trasporto è in uso presso le stazioni delle ferrovie svizzere per i trasporti speciali di cui trattasi nel senso dalla Svizzera all'Italia.

Da distribuirsi agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 237 (Servizio VIII).

Norme pei trasporti che si effettuano per conto della Direzione Generale di Sanità Pubblica.

Con riferimento alle norme pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 97-1907, si avverte che per l'accettazione dei trasporti come gagaglio degli oggetti ed apparecchi costituenti il materiale

profilattico e l'armamento sanitario adottati dalla Direzione Generale della Sanità Pubblica (Allegato *C* al predetto Ordine di Servizio 97-1907 e Ordine di Servizio 128-1907), il limite di peso è stato portato da 30 a 50 chilogrammi.

Ordine di Servizio N. 238. (Servizio VII).

Servizio di corrispondenza col tronco Valdagno-Recoaro della Società Tramvie Vicentine.

(Vedi Ordine di Servizio N. 38-1904 ex R. A. e 162-1910 F. S.).

Il servizio di corrispondenza esistente, a mezzo del transito di Tavernelle, con la Tramvia Vicenza-Valdagno-Arzignano-Chiampo della Società Tramvie Vicentine per i trasporti di numerario, carte-valori, oggetti preziosi, merci a Grande Velocità, Piccola Velocità Accelerata e Piccola Velocità Ordinaria compresi i veicoli ed il bestiame, è stato esteso, pel transito stesso, anche al tronco Valdagno-Recoaro di detta Società.

Dal servizio di corrispondenza restano esclusi i trasporti di feretri, di colli indivisibili di peso superiore alle otto tonnellate, e le materie esplodenti o pericolose.

Le stazioni del tronco Valdagno-Recoaro, i servizi cui sono abilitate e le rispettive distanze dalla stazione di transito di Tavernelle, risultano dal prospetto allegato al presente Ordine di Servizio.

In conseguenza di quanto sopra si dovranno introdurre opportune aggiunte nelle pubblicazioni relative ai serviiz cumulativi e di corrispondenza con le Ferrovie Secondarie.

Da distribuirsi agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 239. (Servizio VII).

Estensione di servizio nella stazione di Milano Porta Sempione.

(Vedi Ordine di Servizio N. 56-1906).

La stazione di Milano Porta Sempione, attualmente abilitata al servizio delle merci a Piccola Velocità Ordinaria a vagone completo con le limitazioni di cui all'Ordine di Servizio N. 56-1906, riportate nel richiamo (8) comma *a*), *b*), *c*), in calce alla pagina 56, ristampata con la 3ª Appendice (1° luglio 1911), del « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) », a datare dal 16 agosto 1911, ferme restando le abilitazioni predette, viene ammessa anche a ricevere e spedire merci a P. V. Ordinaria in collettame, senza alcuna restrizione.

Non sono ammesse le spedizioni e rispedizioni fra le stazioni di Milano P. Sempione e Milano P. Garibaldi.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario » summenzionato, a pagina 55, alla nota (12) in calce, si dovrà aggiungere il seguente capoverso:

« Non sono ammesse le spedizioni e le rispedizioni fra le stazioni di Milano P. Garibaldi e Milano P. Sempione »;

e al richiamo (8) in calce alla pagina 56 si dovrà aggiungere quanto segue:

« *d*) ad effettuare in partenza ed a ricevere in arrivo le spedizioni a P. V. Ordinaria in collettame, senza alcuna restrizione.

« Non sono ammesse le spedizioni e rispedizioni fra le stazioni di Milano P. S. e Milano P. G. ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 240. (Servizio VII).

Restituzione dei copertoni e degli attrezzi di carico appartenenti alla Società Veneta.

(Vedi Ordine di Servizio N. 257-1910).

L'elenco dei copertoni, delle catene e degli stanti appartenenti alla Società Veneta, annesso all'Ordine di Servizio 257-1910, resta abrogato e sostituito da quello allegato al presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 241. (Servizio VIII).

Servizio italo-germanico.

Col 1° luglio 1911 è entrata in vigore una nuova edizione della Convenzione concernente il trasporto delle merci sulle linee della Lega italo-germanica, la quale annulla e sostituisce la corrispondente pubblicazione del 1° aprile 1896 e relativa Appendice.

Della nuova edizione di tale Convenzione fanno parte integrante cinque Allegati: *A*, *B*, *C*, *D*, *E*.

Come appare dall'indice, che precede la detta Convenzione, gli Allegati *A*, *B*, *C*, *D* non vengono riprodotti nella Convenzione stessa, ma essi sono costituiti da pubblicazioni a parte emanate precedentemente, valevoli per tutti i servizi diretti coll'estero e cioè:

l'Allegato *A* — dalla Convenzione concernente il passaggio delle spedizioni da una ferrovia all'altra, e la ripartizione delle indennità per danni derivati ai trasporti internazionali per strada ferrata — 1° gennaio 1908;

l'Allegato *B* — dalla Convenzione concernente il disguido delle merci in servizio internazionale — 1° gennaio 1908;

l'Allegato *C* — dalla Convenzione uniforme per la definizione dei reclami per differenza di tassa in servizio internazionale per strada ferrata — 1° gennaio 1911;

l'Allegato *D* — dalle Prescrizioni uniformi concernenti le tasse, gli assegni e le tasse accessorie rimaste inesigibili in conseguenza di computo erroneo o di mancato incasso, in servizio internazionale delle merci per strada ferrata.

La nuova edizione in parola, pur non alterando in massima la sostanza della precedente Convenzione, ne modifica tuttavia sensibilmente la forma, avendosi dovuto in essa tener conto della materia contenuta nei diversi Allegati, per cui si raccomanda vivamente di prenderne accurata ed esatta conoscenza.

La nuova pubblicazione verrà distribuita direttamente dal Servizio Centrale VIII.

Le stazioni si serviranno dell'Estratto annesso al presente Ordine di Servizio, il quale comprende le disposizioni che più

direttamente le interessano, e corrisponde in massima a quello diramato per la precedente Convenzione del 1896 dalle cessate Società ferroviarie.

Nel raccomandare alle stazioni di prendere esatta conoscenza dell'annesso Estratto per applicarlo all'occorrenza, si ritiene opportuno richiamare la loro attenzione sull'art. 12, in quanto concerne l'esazione a destino, anche sulle spedizioni affrancate, delle sovratasse e delle maggiori tasse a completamento, applicate in base al paragrafo 3 delle Disposizioni esecutive annesse alla Convenzione internazionale, e sull'art. 14, in quanto riguarda le spedizioni gravate di assegno, e specialmente il sollecito ritorno dei relativi avvisi d'incasso.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 242. (Servizio II, VII e XI).

Aggiunte e modificazioni alle norme per la contabilizzazione e liquidazione delle provviste e dei lavori relativi agli impianti in conto patrimoniale.

Ad evitare che per eventuali ritardi nella compilazione e presentazione delle liquidazioni finali dei lavori in conto patrimoniale i materiali posti in opera durante i lavori medesimi, non vengano inscritti negli inventari che dopo trascorso lungo tempo dall'epoca in cui l'impianto venne ultimato, si prescrive quanto segue:

Ferme restando tutte le disposizioni di cui agli ordini di servizio N. 97-1908 e 32-1909 i Servizi VII ed XI e le dipendenti Divisioni non appena collaudati gli impianti riferentisi ai lavori in conto patrimoniale di loro competenza e consegnati a chi ne ha l'esercizio presenteranno in duplice esemplare alla competente Ragioneria — senza attendere la compilazione della liquidazione finale — la distinta dei materiali posti in opera e che devono inscriversi nell'inventario.

Tale distinta dovrà, come di metodo, essere firmata dal consegnatario dei materiali stessi il quale ne eseguirà contemporanea inscrizione nel proprio inventario.

Nei pochi casi in cui, all'atto della presentazione della suddetta distinta, non fosse possibile stabilire il valore preciso dei materiali, questo sarà fissato mediante opportuna perizia da praticarsi dallo stesso Ufficio che compila la distinta.

Le disposizioni di cui sopra però non esonerano i Servizi VII ed XI e le dipendenti Divisioni dal presentare, allegata alla liquidazione dei lavori e sempre in duplice esemplare, la distinta definitiva dei materiali d'inventario posti in opera coll'indicazione dei prezzi effettivi risultanti dalla contabilità.

Spetta poi alla Ragioneria competente di controllare quest'ultima distinta colle registrazioni inventariali già praticate in base alla prima ricevuta, e di far luogo alle eventuali variazioni di prezzo qualora, fra questa e quella si riscontrassero differenze dandone, s'intende, comunicazione all' Ufficio consegnatario dei materiali.

per il Direttore Generale
R. RINALDI

Servizio diretto per viaggiatori e bagagli fra l'ITALIA e la SVIZZERA (Via Sempione)

Dalle controindicate alle sottoindicate stazioni e viceversa	Basels B. B. (Basilea)	Bulle	Clarens	Gruyères	Lenk (Loèche)	Montreux	St. Croix	St. Maurice	Sierre (Siders)	Sion (Sitten)	Territet-halte	Vevey	Visp (Viège)	Villars	Yverdon	Zermatt
Baveno.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s.	—	—
Domodossola . . .	—	c. s.	—	c. s.	—	—	c. s.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Novara.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s.	—	—
Pallanza Fondo Toce	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s.	—
Sesto Calende . .	—	—	c. s.	—	—	c. s.	—	c. s.	—	—	c. s.	c. s.	—	—	—	—
Stresa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s.	—	—
Torino P. N.. . .	a.r.(*)	—	—	—	c.s.-a.r.	—	—	—	a.r.(*)	a.r.(*)	—	—	a.r.(*)	c. s.	—	a.r.(*)
Varzo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s.	—	—

c. s. - Biglietti di corsa semplice. — a. r. - Biglietti di andata e ritorno.

(*) In partenza dalla Svizzera questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno.

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 238-1911.*

SOCIETÀ TRAMVIE VICENTINE

SOCIETÀ ANONIMA - SEDE IN VICENZA

Tramvia Vicenza - Valdagno - Arzignano - Chiampo

DIREZIONE DELL' ESERCIZIO: VICENZA

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Servizi cui sono abilitate					Distanze in chilom. dalla stazione discambio di Tavernelle
		G. V.	P.V.A.	P.V.O.	Veicoli e Bestiame	Trasp. a domicil.	
Maglio	Tavernelle-Valdagno-Recoaro	G	A	P	V.B.	—	27
S. Quirico	id.	G	A	P	V.B.	—	29
Recoaro	id.	G	A	P	V.B.	—	34

Elenco dei copertoni e degli attrezzi di carico in dotazione alle linee Ferroviarie esercitate dalla Società Veneta.

LINEE	STAZIONI di deposito	Sigla	Catene	Numeri	Stanti	Numeri	Copertoni	Numeri
Alessandria-Ovada	**Castellazzo**	SAO	—	-	—	—	31	1 al 30 21 B.
Arezzo-Stia . .	**Pratovecchio-Stia**	SV	33	20 al 27 40 41 42 43 dal 98 al 118	8	73 all'80	7	201 al 207
	Bibbiena	»	20	119 al 138	—	—	—	—
	Poppi	»	7	160 al 166	—	—	—	—
Bolognesi. . .	**Bologna S. V.**	SV	—	—	—	—	52	51 al 102
Conegliano-Vittorio	**Vittorio**	. V.	29	7 8 12 14 17 18 19 81 al 91 130 al 140	12	21 al 24 65 al 72	4	151 al 154
Ferrara-Cento .	**Cento**		—	—	—	—	10	410 al 419
Ferrara-Copparo	**Copparo**	SV	2	92 93	4	159 al 162	10	350 al 359
Padova - Piove Bagnoli	**Padova S. Sofia**	GCV	14	1 al 6, 8 14 al 20	2	15 17	35	301 al 335
Parma-Suzzara	**Brescello**	SV	—	—	8	1 all'8	4	251 al 254
Rocchette - Asiago	**Rocchette**	NV	—	—	—	—	10	49 al 58
	Asiago	NV	10	21 al 30	40	40 al 79	—	—
Schio-Arsiero .	**Rocchette**	NV	—	—	—	—	48	1 al 48
	Arsiero	NV	10	1 al 10	32	1 al 32	—	—
Thiene - Rocchette	**Rocchette**	SV	13	140 al 152	16	2 14 16 20 170 al 181	10	380 al 389
Udinesi . . .	**S. Giorgio N.**	SV	16	28 al 39 55 al 58	8	101 al 104 124 al 127	34	100 al 133
Udine - S. Daniele	**Udine**	SV	—	—	—	—	4	5 6 7 8
Staz. per la Sarnià	**Tolmezzo**	SV	10	181 182 184 185 186 188 194 194 195 196	20	202 206 207 208 210 al 216 219 220 222 223 224 226 227 220 231	5	400 al 404
V. Santina . .	**Villa Santina**	V	10	180 183 187 189 190 191 192 197 198 199	20	192 al 201 203 204 205 209 217 218 221 225 228 229	5	405 al 409
Verona-Caprino	**Verona S. Giorgio**	FUGG	—	—	—	—	10	1 al 10
	Caprino	»	4	1 2 3 4	4	1 2 3 4	—	—

ESTRATTO

della Convenzione relativa al trasporto delle merci nella Lega italo-germanica

attuata il 1° Luglio 1911

A. DISPOSIZIONE PRELIMINARE.

Estensione della validità della presente Convenzione.

1. La presente Convenzione è applicabile, fra la Germania e l'Italia, a tutti i trasporti di merci in servizio internazionale, in quanto essi si effettuino sulle reti delle Amministrazioni facenti parte della Lega ferroviaria italo–germanica, siano i trasporti consegnati con lettera di vettura diretta, oppure, trattandosi di vagoni completi, vengano, nei modi consentiti dalla tariffa, appoggiati ad una stazione intermedia per la rispedizione d'ufficio senza trasbordo, con nuova lettera di vettura.

2. La presente Convenzione, per quanto concerne le linee della Lega, è pure applicabile a tutte le spedizioni di merci inoltrate con lettera di vettura diretta, la cui stazione mittente o destinataria è posta fuori del territorio della Lega, sempre quando le spedizioni stesse percorrano le linee della Lega nei modi previsti dal precedente punto.

B. CONVENZIONE.

Art. 1.

Passaggio delle spedizioni da una ferrovia all'altra.

Le differenze di pesatura, riscontrate all' atto del passaggio da una Amministrazione all'altra, saranno fatte risultare mediante annotazione sulle lettere di vettura e sui fogli di via, ogni qual volta esse superino

il 3 % del peso indicato sulla lettera di vettura. E' lasciato alla stazione destinataria di rettificare, in seguito a nuova verifica del peso della merce, le tasse di trasporto e applicare le eventuali sopratasse. La sopratassa pel sovracarico dei vagoni, di cui al paragrafo 3 delle Disposizioni esecutive annesse alla Convenzione internazionale, dovrà però essere applicata direttamente dalla stazione di transito.

. . . .

Tutti i documenti allegati alla lettera di vettura (dichiarazioni per le dogane, note d'affrancazione, avvisi di incasso degli assegni ed altri documenti accompagnatori) devono essere menzionati sui fogli di via negli spazi a ciò destinati.

. . . .

Articolo 9.

Obbligo di accettare le merci.

. . . .

4. Sono da rifiutarsi:

a) gli oggetti esclusi dal trasporto;

b) le merci nominate nell'Allegato I alla Convenzione internazionale, per le quali non fossero state osservate le condizioni dell'allegato stesso.

Nei casi suaccennati l'Amministrazione cedente è tenuta a riprendere le merci rifiutate da quella successiva.

5. Qualora nelle carte di accompagnamento, di emanazione della ferrovia (note d'affrancazione, avvisi d'incasso d'assegni ecc.), si riscontrino differenze in confronto alle indicazioni contenute nella lettera di vettura, l'Amministrazione accettante inoltrerà egualmente la merce, attenendosi anzitutto alle indicazioni della lettera di vettura, a meno che, per il troppo

grave contrasto e per le conseguenze che ne potessero derivare, non convenisse promuovere altre disposizioni del mittente, purchè consentite dalla Convenzione di Berna.

In tal caso le differenze riscontrate dovranno subito essere portate a conoscenza della stazione d'origine (possibilmente con telegramma di servizio), perchè ne informi il mittente.

Articolo 10.

Eseguimento delle operazioni doganali, daziarie e di polizia.

1. Di conformità all'articolo 10 della Convenzione internazionale, coll'accettazione delle merci alle stazioni di transito, l'Amministrazione ricevente assume anche l'obbligo di provvedere per esse alle formalità di dogana, di polizia o d'altro. A tale scopo l'Amministrazione cedente dovrà consegnare a quella accettante le dichiarazioni per le dogane, compilate dal mittente sul modello stabilito dalle tariffe dirette. Nel caso che alle dichiarazioni fossero unite altre carte di accompagnamento per scopi fiscali o di polizia, se ne dovrà fare regolare annotazione sui fogli di consegna.

2. Qualora, a termini dell'articolo 10 della Convenzione internazionale, il mittente debba rispondere delle conseguenze di una inesatta dichiarazione doganale, il regresso verso di esso dovrà essere esercitato dalla ferrovia mittente.

Articolo 11.

Pagamento delle somme esposte sui documenti.

1. Le tasse di trasporto e quelle accessorie dovranno essere inscritte negli appositi spazi della lettera di vettura e sui documenti contabili (fo-

gli di via), istituiti per uso degli uffici di controllo, che l'Amministrazione cedente dovrà rimettere a quella in contatto.

2. L'esazione delle tasse in porto affrancato spetta all'Amministrazione di partenza; l'esazione delle tasse assegnate spetta all'Amministrazione destinataria.

3. Avvenendo che sulle somme esposte in affrancato siano rilevati errori, si dovrà tentare l'esazione dal destinatario delle eventuali deficienze. Se però il destinatario rifiuta il pagamento delle deficienze, l'Amministrazione d'arrivo deciderà se sia nell'interesse delle Amministrazioni partecipanti di non rifiutare la riconsegna della merce. La stazione di partenza sarà di ciò subito informata, affinchè possa procurare l'esazione delle deficienze dal mittente.

In egual modo si procederà per le spedizioni, che, di conformità alle disposizioni impartite dal mittente sulla lettera di vettura, dovevano essere affrancate, ma sono state per errore inoltrate in assegnato, e così pure per le spedizioni inoltrate con nota d'affrancazione, quando la somma, dichiarata come deposito dal mittente sulla nota d'affrancazione, non è sufficiente.

. . . .

Per le spedizioni dall'Italia di derrate alimentari a vagone completo, eseguite in conto corrente (ciò che dovrà risultare da apposita annotazione nella lettera di vettura), sarà da tralasciarsi l'esazione dal destinatario, dovendo rispondere il mittente di qualunque differenza di tassa.

4. Le spedizioni inoltrate in porto affrancato in servizio da ferrovia a ferrovia, e le spedizioni « franco dogana » e « franco spese, compresa dogana », dovranno essere scortate da una nota d'affrancazione compilata sul modulo prescritto. In essa deve essere indicato l'importo del deposito

fatto dai mittente. La nota d'affrancazione dovrà essere carteggiata di ritorno con foglio di via a grande od a piccola velocità secondo il modo di trasporto della merce, al più presto possibile, e cioè non appena la spedizione pervenga a quella stazione che è in grado di computare le tasse e spese non conosciute dalla stazione di partenza e per le quali è fatta l'affrancazione. Sul foglio di via dovrà risultare che ad esso è allegata una nota d'affrancazione.

5. Salvo il caso di ricarteggio delle note d'affrancazione, non si dovranno di regola fare rivalse, che previa autorizzazione della propria Amministrazione o della stazione destinataria. Qualsiasi rivalsa, giustificata o no, dovrà però essere subito presa a debito dalla stazione, alla quale è destinata. Quando l'addebito non sia giustificato, la controrivalsa non potrà aver luogo che previa autorizzazione dell'Amministrazione o della stazione, cui ciò spetta.

Articolo 12.

Ripartizione delle tasse.

1. Le sovratasse e le relative maggiori tasse a completamento, applicate in base al paragrafo 3 delle Disposizioni esecutive annesse alla Convenzione internazionale, nei casi di inesatta dichiarazione della qualità delle merce, di indicazione di un peso inferiore al reale, o di sovraccarico di vagoni caricati dal mittente, dovranno sempre essere riscosse dal destinatario, anche quando trattasi di spedizioni eseguite in porto affrancato, e, semprechè la somma, pagata o depositata dal mittente, non copra interamente gli importi segnati sulla lettera di vettura.

. . . .

Articolo 14.

Spedizioni gravate di assegno o di spese anticipate.

1. Dell'ammissibilità degli assegni e delle spese anticipate sulle spedizioni giudica l'Amministrazione di partenza.

2. Per le spedizioni gravate di assegno, l'Amministrazione cedente rimetterà a quella in contatto, in uno agli altri documenti, lo speciale avviso d'incasso sul modello stabilito, che la stazione di partenza è in obbligo di emettere.

3. Non appena l'assegno è stato pagato, la stazione destinataria deve segnarne la riscossione sull'avviso d'incasso e restituire questo senza ritardo a mezzo di lettera di servizio raccomandata, per lo stesso punto di confine italiano, per il quale è transitata la spedizione della merce.

4. Gli assegni non vengono pagati, se non quando la stazione mittente, col ritorno dell'avviso d'incasso, munito della debita annotazione, ha ricevuto notizia del pagamento dell'assegno per parte del destinatario. Il danno che risultasse dal pagamento effettuato prima del ritorno dello avviso d'incasso, rimarrà a carico della ferrovia mittente. (Vedi anche Allegato *D*).

5. Se il destinatario rifiutasse la merce, o facesse opposizione contro il pagamento dell'assegno, la relativa notificazione alla stazione mittente non dovrà essere fatta per mezzo dell'avviso d'incasso, ma si dovranno invece seguire le norme previste per la notifica delle giacenze (Art. 15).

Articolo 15.

Impedimenti alla riconsegna.

Nei casi di impedita riconsegna la stazione destinataria ne darà direttamente avviso a quella di partenza sul modello all'uopo stabilito, da spedirsi in piego postale raccomandato, trascurando tutte le stazioni, nelle quali la spedizione fosse stata ricarteggiata.

Articolo 16.

Disposizioni suppletive del mittente.

1. Le disposizioni suppletive del mittente, da redigersi secondo la Convenzione internazionale sul modello Allegato 4 alla medesima, devono essere trasmesse dalla stazione speditrice, in originale, in piego postale raccomandato, direttamente alla stazione che deve eseguirle.

2. Se, dietro richiesta del mittente, la comunicazione alla stazione intermedia o destinataria delle disposizioni suppletive ha luogo per mezzo di telegramma, questo dovrà dalla stazione di partenza essere indirizzato a quella destinataria per il tramite della stazione di confine italiana.

3. Le modificazioni alla lettera di vettura, che siano rese necessarie dalle disposizioni suppletive del mittente, saranno introdotte nel documento di trasporto dalla stazione che deve dar corso alle disposizioni stesse. I documenti, che hanno occasionate queste modificazioni, rimangono presso la stazione che riceve le disposizioni. Se per la primitiva spedizione esisteva una dichiarazione dell'interesse alla riconsegna, ed il

mittente non ha disposto diversamente, l'inoltro avrà luogo mantenendosi la dichiarazione suddetta, verso applicazione della relativa sopratassa prescritta dalla tariffa.

4. La sospensione nel trasporto della merce, causata dalle disposizioni suppletive del mittente, deve essere fatta risultare sui documenti di scorta mediante apposizione del bollo a data, tanto al momento che incomincia la sosta, quanto allorchè la medesima cessa per l'ulteriore inoltro.

Articolo 17.

Disguido dei trasporti.

Pei trasporti in disguido procedesi secondo le disposizioni dell'Allegato *B.*

Articolo 18.

Interruzioni.

. . . .

3. Le eventuali spese e tasse di porto, relative al maggior percorso delle spedizioni sulle linee ausiliarie, devono essere inscritte, separatamente come tali, dalle singole Amministrazioni interessate, sui documenti di scorta.

Le somme così inscritte dovranno essere riconosciute dagli uffici delle altre ferrovie.

4. Le disposizioni ulteriori del mittente, da promuoversi nel caso di interruzione, sono da richiedersi direttamente a mezzo della stazione di

partenza sul modello all'uopo stabilito, da spedirsi in piego postale raccomandato.

5. L'Amministrazione, che trattiene una spedizione in attesa delle disposizioni del mittente, deve, a constatazione del fatto e della sosta della merce, agli effetti dei termini di resa, applicare sui documenti di scorta il bollo colla data di arrivo e quello colla data del proseguimento della spedizione.

Allegato *B*

Convenzione concernente il disguido delle merci.

§ 1.

Definizione del disguido.

(1) Si considerano in disguido, le spedizioni che, prima di essere messe a disposizione del destinatario, hanno seguito in tutto od in parte una via diversa da quella avente diritto al trasporto. Si considerano pure in disguido le spedizioni inoltrate al di là della stazione destinataria.

(2) Per via avente diritto al trasporto s'intende:

a) quella per la quale la merce deve essere inoltrata in base alla domanda dello speditore, risultante dalla lettera di vettura (vedi tuttavia il n. (4) di questo paragrafo;

b) quella stabilita dalle tariffe dirette esistenti fra la stazione mittente e la destinataria, oppure

c) se la tariffa diretta è applicabile per più vie, quella per la quale deve aver luogo l'instradamento in base alle relative convenzioni;

d) se non esistono tariffe dirette, la via per la quale la merce avrebbe dovuto essere instradata in base agli eventuali accordi fra le Amministrazioni interessate;

e) la via assegnata alla merce dalla stazione di partenza, quando non si verifichino i casi di cui in *a*) *b*) *c*) e *d*).

(3) Non sono considerate in disguido le spedizioni percorrenti una via diversa dalle preaccennate per causa di interruzione, e quelle che per impedimento (temporaneo o permanente) esistente sulla via avente diritto al trasporto, non possono avere corso per detta via.

(4) Del pari non esiste disguido a sensi della presente Convenzione, quando la via via indicata sulla lettera di vettura non sia stata seguita per non privare la spedi-

zione dell'applicazione del prezzo diretto, sempreché la spedizione stessa seguendo l'itinerario fissato dalle convenzioni d'instradamento, (ciò in virtù della facoltà accordata alla ferrovia dall'art. 6, alinea primo, lettera *l*) della Convenzione internazionale pel trasporto delle merci sulle strade ferrate) abbia pure fruito del prezzo diretto.

. . . .

§ 3.

Procedimento nei casi di disguido.

(1) *a*) La stazione che riceve merci in disguido deve inoltrarle sollecitamente al luogo di destinazione per la via più breve;

b) in questo caso le spedizioni in disguido proseguono di regola a piccola od a grande velocità, secondo che furono eseguite in un modo o nell'altro;

c) tuttavia le spedizioni a piccola velocità giunte in disguido devono essere rispedite a grande velocità nei casi d'urgenza, specialmente se trattasi di merci deperibili o quando siano già in ritardo e sopratutto se esiste una dichiarazione d'interesse alla riconsegna per somma alquanto elevata.

(2) Le merci andate in disguido in seguito ad errore nel carico od a falso *indirizzo* del carro che le conteneva, sono inoltrate a destino con foglio di via senza tasse di porto: quelle carteggiate erroneamente vengono inoltrate mediante spedizione regolare e col computo delle tasse di porto.

(3) *a*) Se prima che la merce abbia abbandonato la via regolare, si rilevasse che nel foglio di via è prescritto un falso instradamento, la stazione che rileva il fatto dovrà correggere l'indicazione erronea, prevenendo immediatamente quella mittente:

b) l'agente che eseguisce siffatta rettificazione deve controfirmarla indicando il suo grado, la data ed il nome della stazione presso la quale avvenne la rettificazione.

(4) . . . . Quando una spedizione fosse arrivata alla stazione destinataria, percorrendo indebitamente in tutto o in parte una via che non aveva diritto al trasporto, si dovrà darne avviso alla stazione mittente ed il computo delle tasse sarà fatto per la via che dovevasi assegnare al trasporto, senza pregiudizio della indennità dovuta alla via percorsa indebitamente.

(5) La stazione che constata un disguido deve tosto notificarlo alla propria Amministrazione, trasmettendole copia del foglio di via e se del caso anche la corrrispondenza scambiata al riguardo. Essa deve inoltre far risultare chiaramente sul foglio di via originale l'avvenuta notifica.

. . . .

Nel caso di disguido di spedizioni a piccola velocità, il cui peso non superi i 500 kg., la stazione scopritrice si limiterà a segnalare l'errore a quella che la ha commesso. Se questa non lo riconosce, o malgrado il richiamo, i casi di disguido si ripetessero a breve intervallo, la stazione scopritrice avvertirà del fatto la propria Amministrazione. In questo caso non è necessario allegare copia dei fogli di via, bastando l'annotazione sul foglio di via originale, circa l'avvenuta notifica del fatto alla stazione che ha causato il disguido, od all'Amministrazione da cui essa dipende.

. . . .

. . . .

Allegato *E*

NORME

per la chiusura ed il trattamento dei carri da merce carichi.

§ 1°.

Tutti i carri caricati del 50 % almeno della loro portata, quelli da considerarsi completi in ragione della loro capacità od il di cui carico è dichiarato completo, come pure quelli riservati intieramente allo speditore in seguito a sua richiesta, debbono essere chiusi dalla stazione mittente non appena compiuto il carico.

§ 2°.

1. La chiusura di questi carri deve aver luogo nel modo seguente:

a) per quelli coperti, si farà passare negli occhielli o negli anelli che si trovano presso le aperture una cordicella da legarsi in modo che il nodo non sia troppo stretto;

b) pei carri aperti provveduti di copertone, la cordicella verrà passata negli anelli del copertone e del carro e le estremità di essa saranno egualmente riunite con nodo.

2. Per entrambe le suddette qualità di carri, le due estremità della cordicella saranno da passarsi attraverso i buchi del piombo e da riunirsi con un nodo semplice; questo nodo è da tirarsi nell'apertura del piombo per modo che esso possa essere stretto fortemente con la tenaglia contro i due buchi del piombo, dopo che, prima della compressione, si siano tagliate le due estremità della funicella rasente al piombo.

3. I piombi delle ferrovie debbono portare il nome della stazione che li ha apposti e la data. Se oltre a questi dati vi fosse pure un numero progressivo di controllo, esso dovrà variare per ogni carro, mentre sarà il medesimo per ogni singolo carro. Pei carri destinati alla medesima località non è ammessa la ripetizione nello stesso giorno dei numeri di ordine.

4. La cordicella da adoperarsi deve essere intiera; inoltre non è permesso di piom-

bare gli estremi della cordicella prima di averla passata per gli occhielli od anelli, per introdurla poscia semplicemente negli anelli del carro.

5. I piombi apposti dalla stazione di partenza devono essere menzionati sul foglio di via o sulla distinta dei piombi, quando questa viene compilata.

§ 3°.

Riscontrandosi in una stazione intermedia delle alterazioni nei piombi, si dovrà procedere ad una nuova piombatura del carro e di ciò dovrà esser fatta annotazione sul foglio di via.

La verifica del contenuto del carro spetta alla stazione destinataria.

§ 4°.

Se un carro viene aperto al transito di confine dall'Autorità doganale esso deve essere nuovamente piombato dalla ferrovia ricevente. Nel foglio di via o nella distinta dei piombi dovrà essere di ciò preso nota.

§ 5°.

1. Trattandosi di merci senza condizione di peso o di carri completi da scaricarsi sotto il controllo doganale, i piombi non dovranno esser tolti che in presenza dell'agente incaricato ed immediatamente prima di cominciare lo scarico, e non senza aver constatato l'incolumità della piombatura. I piombi saranno levati mediante semplice taglio nel mezzo della cordicella.

2. Nel caso di constatate irregolarità o di reclamo, i piombi staccati saranno conservati con le cordicelle fino alla definizione della questione ed in ogni caso almeno per un mese.

3. L'apertura del carro subìto dopo staccati i piombi e lo scarico senza interruzione delle merci contenutevi, dovranno del pari aver luogo in presenza dell'agente precitato.

4. Pei carri completi, il cui scarico spetti alla parte, la verifica si limita allo stato dei piombi, e se questi sono intatti, i carri stessi sono messi a disposizione del destinatario.

5. Se, prima dello scarico di un carro completo, fosse constatata una manomissione dei piombi, lo scarico delle merci contenute nel carro dovrà farsi sotto il controllo della

ferrovia, la quale verificherà il numero dei colli e, nel caso di mancanze o di avarie, anche il loro peso.

§ 6°.

1. Delle irregolarità, mancanze, avarie e perdite riscontrate all'atto dello scarico, del trasbordo o durante la verifica del contenuto del carro, sarà tosto redatto verbale.

2. Il processo verbale sarà firmato da chi ha constatato il fatto. I piombi con le relative cordicelle, staccati da un carro che abbia dato luogo a constatazioni di tale natura, saranno allegati al verbale e trasmessi con questo all'ufficio superiore.

Roma, agosto 1911 — Tip. Ditta L. Cecchini.

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 8v -1911.*

ELENCO

delle località i cui Agenti delle categorie prestabilite possono concorrere al conseguimento dei sussidi d'istruzione per l'ammissione nel Collegio di Veroli.

Linea Pisa-Roma.

Colle Salvetti — Fauglia — Orciano — Santa Luce — Rosignano — Vada Cecina — Bibbona — Castagneto — S. Vincenzo — Campiglia Marittima — Follonica — Gavorrano — Vignale Ritorto — Giuncarico — Montepescali — Alberese — Talamone — Albegna — Chiarone — Montalto — Palidoro — Maccarese — Ponte Galera — Bolgheri — Scarlino — Ripescia — Roselle — S. Agostino Corneto.

Linea Ponte Galera-Fiumicino.

Fiumicino.

Linea Campiglia-Piombinc.

Poggio all'Agnello — Porto Vecchio — Piombino.

Linea Cecina-Volterra.

Riparbella — Ponte Ginori — Casino di Terra — Volterra.

Linea Empoli-Chiusi.

Poggibonsi — Asciano — Lucignano — Sinalunga — Torrita — Montepulciano — Chianciano.

Linea Asciano-Grosseto.

S. Giovanni d'Asso — Torrenieri — Monte Amiata — S. Angelo Cinigiano — Monte Antico — Paganico — Roccastrada — Sticciano.

Linea Attigliano-Viterbo

Spicciano — Grotte S. Stefano — Montefiascone.

Linea Orte-Terni

Nera Montoro — **Narni.**

Linea Roma-Chiusi.

Settebagni — Monte Rotondo — Fara Sabina — **Poggio Mirteto** — Stimigliano — Civitacastellana — Gallese — Orte — **Bassano Teverina** — Attigliano — Alviano — Castiglione Teverina — **Allerona** — **Ficulle** — Città della Pieve.

Linea Roma-Napoli

Montecompatri — Zagarolo — Palestrina — Labico — **Valmontone** — Segni **Pagliano** — Anagni — **Sgurgola** — **Morolo** — **Ferentino** — Ceccano — **Pofi Castro** — **Ceprano** — **Isoletta** — **Roccasecca** — **Aquino** **Pontecorvo** — Rocca d'Evandro — **Mignano** — **Tora Presenzano** — Caianello Vairano — Riardo — **Pignataro** — **Cassino.**

Linea Roma Termini-Terracina

Cecchina — Giulianello — Frasso — Cori — **Cisterna** — **Norma** — Ninfa — **Sermoneta** — Sezze — **Piperno** — **Sonnino** — **Terracina.**

Linea Roccasecca-Avezzano

Arce — Fontana — Arpino — Isola Liri — Sora — **Balsorano** — **Capistrello** — **Civita d'Antino** — **Civitella Roveto** — **S. Vincenzo.**

Linea Sparanise-Gaeta.

Maiorisi — Carinola — Cascano — Sessa Aurunca — **Cellole Fasani** — Castelforte — Minturno — **Formia.**

Linea Velletri-Segni Paliano.

Ontanese — Artena-Valmontone.

Linea Caianello-Isernia.

Presenzano — Sesto Campano — Capriati al **Volturno** — **Rocca-vindola** Monteroduni — S. Agapito Longano — **Venafro.**

Linea Cancello-Benevento.

Montoro — Solofra — Serino.

Linea Rocchetta S. Antonio-Avellino

Rocchetta S. Venere — Pisciolo — Monteverde — Aquiloia — Monticchio — Rapone Ruvo — Calitri PP. — Cairano — Conza Andretta — Morra — Lioni — S. Angelo dei Lombardi — Nusco — Bagnoli Irpino — Montella — Cassano Irpino — Monte Marano — Castelfranci — Paternopoli — Luogosano — S. Mango — Taurasi — Lapio — Montemiletto — Montefalcione — Parolise — Salsa Irpina.

Linea Napoli-Brindisi

Persano — Contursi — Buccino — Ponte S. Cono — Romagnano Vietri — Balvano — Bellamurò — Baragiano — Picerno — Tito — Vaglio — Brindisi di Montagna — Trivigno — Albano di Lucania — Campomaggiore — Calciano Tricarico — Grassano Garaguso — Salandra Grottole — Ferrandina — Pisticci — Bernalda — Ginosa — Chiatona — Monteiasi — Grottaglie — Francavilla — Oria — Latiano — Mesagne — Montecorvino.

Linea Salerno-Sanseverino.

Fratte — Pellezzano — Baronissi — Fisciano.

Linea Battipaglia-Reggio.

Battipaglia — S. Nicola Varco — Albanella — Capaccio — Pesto — Ogliastro Cilento — Agropoli — Torchiara — Rutino Omignano — Castelnuovo Vallo — Casalvelino — Ascea — Pisciotta S. Mauro — Centola — Celle di Bulgheria — Torre Orsaia — Palicastro — Capitello — Vibonati — Sapri — Acquafredda — Maratea — Praia — Casaletto — Scalea — Verbicaro — Grisolia C. — Cirella — Diamante — Belvedere — Capo Bonifati — Cetraro — Acquappesa — Guardia Piemontese — Fuscaldo — Paola — S. Lucido — Fiumefreddo B. — Longobardi — Belmonte — Amantea — Serra — Nocera T. — Falerna — S. Eufemia M. — S. Eufemia B. — S. Pietro a Maida — Curinga — Francavilla Angitola — Pizzo — Monteleone — Briatico — Parghelia — Tropea — Ricadi — Joppolo — Nicotera — Rosarno — Gioia T. — Palmi — Bagnara — Favazzina — Scilla — Cannitello — Catona — Gallico — Archi Reggio.

Linea S. Eufemia-Corace.

S. Biase — Nicastro — Feroleto — Marcellinara — Settingiano — Corace.

Linea Sicignano-Lagonegro

Sicignano — Galdo — Petina — Auletta — Polla — Atena — Sala Consilina — Sassano Teggiano — Padula — Montesano Casalbuono — Lagonegro.

Linea Metaponto-Reggio.

Metaponto — S. Basilio Pisticci — Montalbano Jonico — Policoro — Nova Siri — Rocca Imperiale — M Giordano — Roseto — Amendolara — Trebisacce — Torre Cerchiara — Corigliano — Rossano — Mirto Crosia — S. Giacomo — Pietrapaola — Campana — Cariati — Crucoli — Cirò — Torre Melissa — Strongoli — Cotrone — Pudano — Cutro — Isola Capo Rizzuto — Rocca Bernarda — Botricello — Cropani — Sellia — Simmeri e Crichi — Catanzaro Marina — Squillace — Montauro — Soverato — S. Sostene — S. Andrea — Badolato — S. Caterina Jonica — Guardavalle — Monosterace — Riace — Caulonia — Ruccella — Gioiasa Jonica — Siderno — Gerace — S. Ilario — Ardore — Bovalino — Bianconovo — Brancaleone — Palizzi — Bova — Amendolea — Melito — Saline — Lazzaro — Pellaro — S. Gregorio.

Linea Sibari-Cosenza-Pierafitta

Sibari — Cassano al Ionio — Spezzano Castrovillari — Tarsia — S. Marco Roggiano — Mongrassano Cervicati — Torano Lattarico — Acri Bisignano — Montalto Rose — Rende S. Fili — Pedace — Pietrafitta.

Linea Bologna-Foggia-Brindisi-Gallipoli

S. Arcangelo di Romagna — Galleria Cattolica — Mondolfo Marotta — Montemarciano — Varano — Osimo Castelfidardo — Loreto — Porto Recanati — Potenza Picena — Porto Civitanova — S. Elpidio a Mare — Porto S. Giorgio — Pedaso — Cupramarittima — Grottammare — Sambenedetto del Tronto — Porto d'Ascoli — Tortoreto Nereto — Giulianova — Montepagano Rosburgo — Atri Mutignano — Silvi — Montesilvano — Castellammare Adriatico — Pescara — Francavilla a Mare — Tollo Canosa Sannita — Ortona a Mare — S. Vito Lanciano — Fossacesia — Torino di Sangro — Casalbordino — Lebba — S. Salvo — Montenero Petacciato — Termoli — Campomarino — Chieuti Serracapriola — Ripalta — Lesina — Poggio Imperiale — Apricena — Motta di Foggia — Arpi — Incoronata — Ortanova — Cerignola — Candida — Trinitapoli — Ofantino — Margherita di Savoia — S. Spirito Bitonto — Noicattaro — Mola di Bari — Cisternino — Carovigno — S. Vito d'Otranto — Tuturano — S. Pietro Vernotico — Squinzano — Trepuzzi — Surbo — S. Cesario — S. Donato — Galugnano — Sternatia — Zollino — Soleto — Galatone Nardò Centrale — S. Nicola — Alezio.

Linea S. Benedetto-Ascoli Piceno.

Monteprandone — Monsampolo — Spinetoli Colli — Offida Castel di Lama — Marino del Tronto.

Linea Giulianova-Teramo

Mosciano S. Angelo — Notaresco — Bellante Ripattone — Castellalto — Canzano.

Linea Castellammare-Sulmona

Manoppello — Alanno — Tocco Castiglione — Bussi — Popoli — Pentima — Pratola Peligna.

Linea Sulmona-Terni.

Raiano — Beffi — Molina — Acciano — Fontecchio — Fagnano Campana — S. Demetrio dei Vestini — Paganica — Sassa Tornimparte — Vigliano — Sella di Corno — Rocca di Corno — Rocca di Fondi — Antrodoco B. V. — Castel S. Angelo — Cittaducale — Contigliano — Greccio — Piediluco — Marmore — Stroncone.

Linea Zollino-Otranto.

Corigliano — Bagnolo Otranto.

Linea Foggia-Potenza.

Ordona — Ascoli Satriano — Candela — Rocchetta S. Antonio — Forenza — Castellagopesole — Pietragalla — Avigliano.

Linea Rocchetta-Spinazzola.

S. Nicola di Melfi — Rapolla Lavello — Venosa — Palazzo S. Gervasio — Spinazzola.

Linea Sulmona-Isernia.

Carpinone — Pettoranello — Sessano Civitanova — Pescolanciano Chiauci — Carovilli Agnone — Vastogirardi — S. Pietro Avellana — Castel di Sangro — Montenero Valcocchiara — Alfedena Scontrone — S. Ilario Sangro — Roccaraso — Rivisondoli Pescocostanzo — Palena — Campo di Giove — Cansano — Pettorano sul Gizio.

Linea Isernia-Campobasso.

Guardiaregia — Campochiaro — S. Polo Maltese — Boiano — San Massimo — Cantalupo — S. Angelo di Grotte.

Linea Spinazzola-Gioia del Colle

Poggio Orsini — Casale d'Altamura — Santeramo.

Linea Foggia-Manfredonia.

Amendola — Fontanarosa — Manfredonia.

Linea Bari-Taranto.

Modugno — Bitetto — Grumo — Acquaviva — S. Basilio Mottola — Castellaneta — Palagianello — Palagiano Mottola — Massafra.

Linea Barletta-Spinazzola.

Canne-Canosa — Minervino — Acquatetta.

Linea Lecce-Francavilla.

Novoli — Carmiano — Montironi — Copertino — Nardò Città — Campi Salentina — Salice — Guagnano — S. Pancrazio — Erchio Torre S. Susanna — Avertana — Sava — Manduria.

Linea Napoli-Benevento-Foggia

Solopaca — S. Lorenzo Maggiore — Vitulano — Paduli — Apice S. Arcangelo-Montecalvo — Ariano — Pianerottolo — Savignano Greci — Montaguto Panni — Orsara di Puglia — Bovino — Giardinetto — Cervaro.

Linea Benevento-Campobasso-Termoli

Pietralcina — Pescolamazza — Fragneto Monforte — Campolattaro — Pontelandolfo — Morcone — S. Croce del Sannio — Sepino — San Giuliano del Sannio — Vinchiaturo — Baranello — Ripalimosani — Matrice Montagano — Campolieto Monacilioni — Ripabottoni S. Elia — Bonefro S. Croce — Casacalenda — Ururi Rotello — S. Martino in Pensilis — Guglionesi Portocannone.

Linea Canicattì-Licata

Lelia — Campobello — Favorotta S. Oliva.

Linea Noto-Siracusa-Licata.

Falconara — Butera — Dirillo — Biscari — Donnafugata — Sampieri.

Linea Valsavoia-Caltagirone.

Leone Fildidonna — Mineo — Vizzini — Grammichele.

Linea Cerda-Messina

Bonfornello — Campofelice — Lascari — Castelbuono — Pollina — San Stefano di Camastra — Tusa — Caronia — S. Gratello Acquedolci — S. Agata di Militello — S. Marco d'Alunzio — Zappulla — Naso Capo d'Orlando — Brolo Ficarra — Piraino — Gioiosa — S. Giorgio — Oliveri — Falcone — Furnari — Castroreale — Bagni — S. Filippo Archi — S. Lucia — Scala — Venetico Spadafora — S. Martino — Rometta — Saponara Bauso — Gesso.

Linea Palermo-P. Empedocle.

Cerda — Sciara — Causo — Montemaggiore — Roccapalumba — Lercara — Castronovo — Cammarata — Acquaviva — Sutera — Camprofranco — Comitini — Aragona Caldare.

Linea Roccapalumba-S. Caterina Xirbi.

Marcatobianco — Valle d'Olmo — Vallelunga — Villalba — Marianopoli — Mimiani — S. Caterina.

Linea S. Caterina Xirbi-P. Empedocle

Castrofilippo — Racalmuto — Grotte — Comitini.

Linea S. Caterina Xirbi-Catania.

Imera — Villarosa — Castrogiovanni — Leonforte — Assoro — Radduso — Saraceni — Catenanuova — Muglia — Sferro — Gerbini — Portiere Stella — Simeto — Motta — S.Martino Piana — Bicocca.

Linea Palermo-Marsala-Trapani

Capaci — Carini — Cinisi — Lo Zucco — Trappeto — Balestrate — Gibellina — S. Ninfa — Campobello — S. Nicola di Mazzara — Bambina — Ragattisi — Marusa — Paceco.

Allegato **B** *all' Ordine di Servizio N. 8*[v] *-1911.*

Io sottoscritto (1) residente a riferendomi alla mia istanza del diretta ad ottenere l'ammissione di mio figlio (2) al Collegio di Veroli col beneficio del sussidio d'istruzione, rilascio a corredo della istanza stessa ed a termini dell'art. 4 dell'Ordine di Servizio N. 11[v] - 1910 la presente dichiarazione colla quale intendo:

1° di formalmente obbligarmi a provvedere alla somministrazione del corredo prescritto pel giovane nel caso in cui il medesimo ottenga l'ammissione: nonchè di provvedere alle successive sostituzioni dei capi del corredo stesso che fossero logorati dall'uso;

2° di formalmente autorizzare l'Amministrazione ferroviaria da cui dipendo a praticare sulle mie compentenze una ritenuta mensile di L. 15, pari all'importo della quota parte della retta che deve stare a mio carico e per lo intero periodo di 12 mesi decorribili dal 1° ottobre;

3° di formalmente certificare che posseggo completa ed esatta conoscenza delle condizioni tutte risultanti dal succitato Ordine di Servizio, che disciplinano l'ammissione al beneficio del sussidio d'istruzione, tanto rispetto ai rapporti e agli impegni che, ottenendolo, verrò a contrarre con l'Amministrazione ferroviaria, quanto nei riguardi dei doveri e dei diritti che verrò ad avere verso il Collegio di Veroli e di obbligarmi a soddisfare alle condizioni stesse, senza veruna restrizione.

(Il postulante)

---

(1) Qualifica, nome e cognome.
(2) Nome.

Allegato **C** *all'Ordine di Servizio N. 8v -1911.*

ELENCO

degli effetti di corredo di cui debbono essere provvisti, a cura e spese delle rispettive famiglie, i giovani ammittendi al Collegio-Convitto di Veroli col beneficio del sussidio d'istruzione.

N. 4 Lenzuola
» 2 Sovracoperte bianche
» 3 Foderette
» 7 Camicie bianche di cui 5 per il giorno e 2 per la notte
» 5 Paia mutande
» 2 Camicie di flanella o maglie
» 8 Paia calze
» 6 Fazzoletti bianchi
» 6 Fazzoletti colorati
» 6 Solini
» 3 Asciugamani
» 3 Tovaglioli
» 3 Paia scarpe
» 2 Uniformi
» 1 Cappotto
» 1 Posata di pakfong
» 1 Ombrello
» - Pettini e spazzole per esclusi[illegible] ıle
» - Coperte secondo stagione.

Ordine di Servizio N. 8.[v] (Servizio IV).

Sussidi di istruzione per l'anno scolastico 1911-1912.

(Vedi Ordine di Servizio N. 11v-1910).

In relazione alla convenzione stipulata il 20 aprile 1906 col Municipio di Veroli per disciplinare l'ammissione in quel Collegio-Convitto Municipale dei figli di agenti delle Ferrove dello Stato, ai quali l'Amministrazione accorda un sussidio sotto forma di concorso nel pagamento della retta dovuta dalle famiglie dei convittori, si avverte che anche per l'anno scolastico 1911-912 si concederanno dei sussidî di istruzione allo scopo di facilitare la istruzione dei figli di agenti che risiedono lungo le linee o in località lontane dai centri di popolazione e di studio.

Le disposizioni che regolano la concessione di tali sussidî si riportano annesse al presente Ordine di Servizio, avvertendo che i convittori ammessi sono soggetti a tutti i regolamenti e norme interne del Convitto, e che è obbligo degli agenti, i quali hanno ottenuto il sussidio per i proprî figli, di curare che da parte di questi ultimi si osservino esattamente tali regolamenti e tali norme, e si apporti il maggior impegno e la maggior diligenza per trar profitto dal beneficio ottenuto.

Disposizioni che regolano la concessione dei sussidi d'istruzione per l'anno 1911-1912.

Art. 1.

I sussidî d'istruzione, di cui al presente Ordine di Servizio, sono istituiti per mantenere agli studî presso il Collegio-Convitto Comunale di Veroli i figli maschi di agenti stabili e in attività di servizio rivestiti delle sotto indicate qualifiche e residenti, per ragioni di ufficio, nelle località specificate nell'elenco allegato *A*:

Capi Stazione — Capi Deposito di 1°, 2° e 3° grado — Capi gestione — Sotto Capi Deposito — Assistenti tecnici — Contabili

— Disegnatori — Applicati — Impiegati — Assistenti dei lavori — Aiutanti Applicati — Aiutanti Disegnatori — Capi fermata di 1° e 2° grado — Guarda magazzino — Assistenti — Macchinisti — Gerenti — Capi verificatori — Sorveglianti della linea — Verificatori — Fuochisti (che siano autorizzati a funzionare da Macchinista).

Per le località che fossero provviste di scuole elementari complete od offrissero la possibilità ai residentivi di fruire di permanenti per recarsi in località che ne sono provviste, l'ammissione a concorrere ai sussidî d'istruzione sarà limitata a coloro che aspirano a frequentare un corso di ginnasio o di scuola tecnica.

Art. 2.

La concessione dei sussidî d'istruzione è assolutamente facoltativa; di guisa che non implica verun impegno continuativo per l'avvenire.

E parimenti il fatto d'aver compiuto gli studî col beneficio del sussidio d'istruzione non costituisce alcun titolo di preferenza su altri candidati che aspirassero ad un impiego ferroviario, attesochè unico scopo dell'istituzione è di porre i figli degli agenti nella possibilità di ricevere un'istruzione adeguata, escluso quindi ogni intendimento di allevare dei giovani destinati a diventare impiegati ferroviarî o di dare al riguardo alcun affidamento morale alle famiglie.

Art. 3.

Il numero dei sussidî conferibili per l'anno scolastico 1911-1912 sarà determinato dal Consiglio d'Amministrazione.

Non potranno conferirsi più di due sussidi contemporaneamente ai figli di uno stesso agente; e l'aggiudicazione del sussidio a due figli d'uno stésso agente sarà considerata, per uno di essi, quale *concessione eccezionale* e, come tale, sarà ammessa solamente quando, dopo l'aggiudicazione completa dei sussidi agli aspiranti in condizioni normali, residuino dei posti disponibili.

Art. 4.

Per l'ammissione al concorso è necessario che l'agente ne trasmetta, per via gerarchica, regolare domanda alla Divisione Compartimentale da cui dipende, corredandola dei documenti qui appresso specificati e designandovi chiaramente il corso (elementare, ginnasio o scuola tecnica) e la classe cui intende far ammettere il giovane, la qualifica propria e la residenza (stazione, fermata, ecc.).

I documenti da allegarsi alla domanda sono i seguenti:

a) estratto di nascita del giovane, in carta da bollo legalizzato dal Presidente del Tribunale;

b) attestato degli studi fatti, comprovante l'idoneità alla classe cui il giovane aspira;

c) attestato di vaccinazione o di sofferto vaiuolo; attestato di rivaccinazione se il giovane ha superato gli undici anni;

d) dichiarazione medica da cui risultino le condizioni fisiche del giovane e in ogni modo l'assoluta di lui immunità da qualsiasi malattia contagiosa;

e) dichiarazione firmata dall'agente, e redatta conforme il modello allegato *B*, con cui il medesimo:

1° si obblighi di provvedere alla somministrazione del corredo prescritto per il giovane, nel caso ottenesse il sussidio d'istruzione, nonchè le successive sostituzioni dei capi di esso corredo logorati dall'uso;

2° autorizzi l'Amministrazione a praticare sulle sue competenze la ritenuta mensile prevista dall'art. 9;

3° certifichi di possedere completa ed esatta conoscenza delle condizioni tutte, risultanti dal presente Ordine di Servizio, che disciplinano l'ammissione del beneficio di cui trattasi tanto rispetto ai rapporti ed agli impegni che viene a contrarre con l'Amministrazione ferroviaria, quanto nei riguardi dei doveri e dei diritti che viene ad avere verso l'Istituto d'istruzione e si obblighi a soddisfare alle condizioni stesse, senza veruna restrizione.

Il certificato di cui alla lettera c) in carta libera dovrà essere vidimato dal Sindaco del Comune in cui risiede il ricorrente ed autenticato dal Prefetto, a sensi dell'art. 13, comma 3° del Rego-

lamento per gli esami nelle scuole medie ed elementari approvato con R. decreto 13 ottobre 1904, N. 598.

La dichiarazione medica di cui alla lettera *d*) dovrà essere rilasciata dal sanitario dell'Amministrazione addetto al reparto ove ha sede l'agente.

Per gli agenti che, continuando a trovarsi nelle condizioni volute, aspirassero alla rinnovazione del sussidio fruito durante l'anno scolastico 1910-911 basterà che l'istanza sia corredata dal certificato medico e dalla dichiarazione di cui ai punti *d*) ed *e*) ed eventualmente dall'attestato di rivaccinazione di cui al punto c) se il giovane ha superato gli anni 11.

Se l'agente chiede il sussidio per due figli, dovrà presentare due distinte domande, ciascuna corredata dei prescritti documenti indicando quale di esse debba ritenersi normale e quale eccezionale.

Il termine utile per la presentazione delle domande è fissato al 10 settembre 1911.

Art. 5

Spirato il termine utile per la presentazione di dette domande, ciascuna Divisione Compartimentale interessata, previa diligente revisione di esse per accertare la regolarità della loro documentazione e l'esattezza delle circostanze addottevi, le trasmetterà alla Direzione Generale mediante apposita accompagnatoria in cui dovrà esprimere il suo parere per ogni singola domanda, nonchè esporre tutte quelle osservazioni che possono influire nella scelta degli ammittendi al beneficio del sussidio, quali ad esempio i titoli di benemerenza per anzianità e precedenti di servizio del richiedente; le condizioni di famiglia, avendo speciale riguardo al numero dei figli, cui il richiedente deve provvedere; le condizioni igieniche della località in cui risiede il richiedente, le previsioni di una lunga permanenza nella località stessa, oppure di un prossimo trasloco, ecc. ecc.

I sussidi verranno aggiudicati dalla Direzione Generale che comunicherà in tempo utile alla Divisione Compartimentale l'elenco degli aspiranti prescelti.

Art. 6.

Per il conferimento del sussidio d'istruzione si richiede che i giovani si trovino nei seguenti limiti di età:

a) non meno di 6 anni e non più di 8 per la prima classe del corso elementare;

b) non più di 12 per la prima classe del ginnasio e scuola tecnica;

con un progressivo aumento di un anno sui detti termini per ognuna delle successive classi del rispettivo corso.

Art. 7.

I giovani ammessi al beneficio del sussidio di istruzione presso il collegio-Convitto Comunale di Veroli vi frequenteranno, a seconda dei loro studi, o le scuole elementari comunali, e il Regio Ginnasio o la scuola Tecnica pareggiata.

I suddetti giovani, in quanto avessero studiato precedentemente in istituti privati o sotto la vigilanza paterna, dovranno subire, per l'ammissione alla classe a cui aspirano, una prova di esame nell'Istituto, ove non ostino le disposizioni delle leggi e dei regolamenti scolastici, e, non superando tale prova, potranno essere assegnati a quella classe inferiore dello stesso corso per la quale saranno riconosciuti idonei, quando non vi ostino le loro condizioni di età e sempre quando la famiglia, da preavvisarsi all'uopo, vi sia consenziente.

I giovani provenienti dalle scuole Regie o pareggiate saranno inscritti senz'altro esame alla classe cui furono promossi nei detti istituti.

Art. 8.

Per niun motivo nè agli agenti o persone di famiglia, nè agli alunni si accorderanno biglietti di viaggio in più dei regolamentari per recarsi al Collegio di Veroli in cui sia stato ammesso l'alunno o dall'Istituto stesso alla località di residenza dell'agente.

Art. 9.

La retta mensile dovuta al collegio per ogni alunno ammesso al beneficio è di L. 40, delle quali L. 15 sono a carico dell'agente, padre dell'alunno, e L. 25 stanno a carico dell'Amministrazione e rappresentano il sussidio d'istruzione da essa accordato all'agente a favore di ciascun figlio.

L'ammontare delle integrali rette mensili di L. 40 per alunno viene corrisposto all'Istituto direttamente dall'Amministrazione ferroviaria la quale pertanto si rimborsa dell'importo della quota parte di retta che deve stare a carico dell'agente (L. 15 mensili) praticando la corrispondente ritenuta sulle di lui competenze.

Il pagamento di tali corrispettivi si fa dall'Amministrazione all'istituto *in quattro rate trimestrali anticipate*, di cui la I al 1° ottobre; la II al 1° gennaio; la III al 1° aprile e la IV al 1° luglio. Per contro la trattenuta di cui sopra a carico dell'agente si pratica *di mese in mese posticipatamente.*

Ne segue che tali trattenute mensili di L. 15 devono applicarsi *per periodi indivisibili di tre mesi l'uno* decorribili dalle competenze di ottobre; e ciò fino a totale ricupero della corrispondente rata trimestrale anticipatamente pagata dall'Amministrazione, di guisa che per ognuna di queste rate trimestrali, si praticheranno tre trattenute mensili di L. 15 l'una.

Art. 10.

Salvo i casi previsti al successivo articolo 11, il pagamento della integrale retta di L. 40 si intende dovuto al Collegio per intero periodo di 12 mesi decorribili dalla data dell'apertura dell'anno scolastico (1° ottobre), compresovi quindi il periodo delle vacanze scolastiche finali.

Durante le dette vacanze però sarà in facoltà della famiglia dell'alunno di lasciare il medesimo nel Collegio; e viceversa sarà escluso ogni diritto a riduzione di retta per quel qualunque periodo delle vacanze stesse durante il quale la famiglia, nei limiti concessi dalle norme disciplinari vigenti in materia nel Collegio, credesse di richiamare presso di sè l'alunno.

Anche nel caso in cui la famiglia, appena ultimato l'anno scolastico ed iniziate le vacanze finali intendesse di richiamare presso di sè definitivamente l'alunno, non si farà luogo ad alcuna rifusione nè totale, nè parziale della IV rata trimestrale pagata anticipatamente dall'Amministrazione, la quale quindi continuerà a praticare la ritenuta mensile di L. 15, a carico dell'agente.

Art. 11.

Se nel corso dell'anno scolastico pel quale fu conferito il sussidio, l'alunno fosse espulso dal Collegio, o venisse a morire, ovvero l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, per essere avvenuto un trasferimento del padre in località non ammessa al beneficio del sussidio od il trasferimento ad una categoria di personale esclusa dal beneficio stesso, o il di lui collocamento a riposo o la di lui destituzione o la di lui morte o per qualsiasi altra circostanza, trovasse di far luogo alla soppressione definitiva del sussidio di istruzione prima della fine dell'anno scolastico, il pagamento della retta di L. 40 si intende solamente dovuto a tutto il trimestre la cui rata anticipata è già stata pagata, e le ritenute mensili verranno quindi praticate solamente fino al totale ricupero della quota parte di detta retta trimestrale che va a carico dell'agente.

Parimenti nel caso in cui la famiglia ritirasse presso di sè definitivamente l'alunno, si intenderà dovuto il pagamento nella retta mensile di L. 40 (e si faranno le corrispondenti ritenute all'agente) pel solo trimestre la cui rata anticipata già venne a maturarsi, quando tale richiamo si verificasse nel corso dei primi otto mesi dall'anno scolastico (dal 1° ottobre al 30 maggio). Qualora invece il richiamo avesse luogo posteriormente e cioè dal 1° giugno al 30 settembre, si intenderà dovuto (e si faranno le corrispondenti trattenute all'agente) oltre che il pagamento della rata riferentesi al terzo trimestre, anche quella riguardante il quarto.

Art. 12.

Oltre la quota di retta mensile di cui all'art. 9, stanno a totale carico dell'agente, padre dell'alunno, le spese per il pagamento delle tasse scolastiche a forma dei regolamenti scolastici in vigore

per le scuole secondarie classiche e tecniche governative, quanto alla istruzione elementare intesa come gratuita, restano a carico dell'agente il pagamento della tassa stabilita dalla legge 8 luglio 1904, n. 407.

Devono pure rimanere a carico dell'agente, le spese accessorie sostenute per i seguenti titoli:

1° per acquisto di libri di testo;

2° per acquisto di medicinali;

3° per risarcimento danni eventualmente arrecati dall'alunno (indipendentemente dall'uso ragionevole degli oggetti affidatigli) al mobilio, ai locali, alle suppellettili, ed alla proprietà in genere dell'Istituto.

A tale scopo l'agente dovrà tenere un deposito a conto corrente di L. 30, da rinnovarsi quando ce ne sarà il bisogno.

Per il rimborso delle spese accessorie sopra specificate il Collegio terrà un conto corrente per ogni alunno onde poter regolare le corrispondenti partite direttamente colle famiglie, giacchè l'Amministrazione ferroviaria per tutto quanto si riferisce alle tasse scolastiche ed altre spese accessorie, non si assume alcuna ingerenza, non intendendo essa di accordare alle famiglie altro concorso finanziario all'infuori di quello costituito dal sussidio d'istruzione pari a lire 25 mensili per ogni alunno.

Art. 13.

Rimangono invece a carico del Collegio le spese accessorie da sostenersi pei seguenti titoli: per gli oggetti di cancelleria — per la manutenzione ordinaria (lavatura, stiratura e rammendatura) dei capi di corredo (biancheria personale e da letto, maglie ed abiti) — per l'assistenza medica speciale regime dietetico (esclusi i farmachi) prescritto in caso malattia — per il lume, il servizio, il sapone, il lucido ed affini.

Il Collegio provvederà inoltre a proprio carico (l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato concorrendovi con una quota fissa annua di L. 500) a fornire ed a mantenere ad ognuno dei convittori ammessi una lettiera in ferro con un paglericcio, un materasso con crine vegetale, un guanciale di bambage, nonchè il mobilio necessario e cioè un comodino completo, un armadietto o cassettone, due seggiole ed un attaccapanni di uso personale.

Art. 14.

I capi di corredo di cui debbono essere provvisti i convittori sono quelli indicati nell'unito elenco (allegato *C*).

Quanto al corredo si avvertono i concorrenti che è loro obbligo non solo di fornirlo al completo ed in buono stato conforme è prescritto, ma altresì di provvedere alle successive sostituzioni degli oggetti logorati dall'uso, essendochè al Collegio incombe solamente l'obbligo della *manutenzione ordinaria* e non della rinnovazione dei capi di corredo.

Ogni alunno verrà poi fornito dal Collegio *a spese della famiglia*, di due blouses.

Per la fornitura di queste come pure per le due uniformi di cui il citato allegato *C*, le famiglie dovranno prendere gli opportuni accordi direttamente col Collegio.

Si rammenta poi in modo speciale che ogni singolo alunno deve essere fornito, come è prescritto, di pettini e spazzole esclusivamente per uso personale e da non prestarsi mai ad altri.

Si previene pure ad ogni buon fine, che chi si presentasse al Collegio non provvisto al completo del prescritto corredo, potrà essere escluso dal beneficio del sussidio d'istruzione.

Art. 15.

Il trattamento dietetico cui avranno diritto gli alunni ammessi al Collegio di Veroli col beneficio del sussidio d'istruzione, consterà di *tre* pasti al giorno, così costituiti:

1°. — *Colazione.* — Caffè e latte e pane;

2° — *Pranzo.* — Minestra, pietanza con contorno, frutta, pane a volontà e vino;

3° — *Cena.* — Pietanza con contorno, insalata o frutta, pane a volontà e vino.

La diminuzione del vitto come misura punitiva non potrà essere applicata che a termini del Regolamento disciplinare del Collegio approvato dall'Amministrazione e non potrà verificarsi che sul vino o sulla frutta.

Art. 16.

Indipendentemente dalla visita che ogni alunno, prima dell'ammissione al Collegio deve subire da parte del sanitario dell'amministrazione addetto al reparto dove ha sede la sua famiglia per il rilascio del certificato di cui alla lettera *d*) dell'articolo 4, rimane prescritto che tutti indistintamente gli alunni, sia all'atto del loro primo ingresso nel Collegio, sia ogni qualvolta vi ritornino dopo essere stati, anche per poco tempo, in famiglia per malattia , ovvero per vacanze lungo l'anno o durante l'autunno, dovranno subire una visita sanitaria da parte del medico del Collegio.

Art. 17.

Il sussidio d'istruzione può essere *temporaneamente sospeso* o *definitivamente soppresso* a seconda dei casi.

Alla temporanea sospensione del sussidio si può far luogo su proposta della Direzione dell'Istituto e per periodo di breve durata nel corso dell'anno scolastico, in confronto degli alunni che si rendano demeritevoli per cattiva condotta, o poco studio, o che incorrano nella misura punitiva della sospensione temporanea dalla scuola, ovvero per altri seri motivi.

Durante la sospensione del sussidio d'istruzione da qualunque causa provocata, compresa quella della sospensione temporanea dalla scuola, l'alunno continuerà a rimanere nel Collegio come convittore senza veruna riduzione della retta mensile, e il pagamento di questa resta a totale carico della famiglia proporzionalmente alla durata della sospensione del sussidio.

Si fa luogo alla soppressione definitiva del sussidio nei seguenti casi:

1° — quando l'alunno per demeriti disciplinari di studio o di qualsiasi altro genere, incorra nella *espulsione* dalla scuola o dal Collegio;

2° — di massima quando l'alunno non abbia conseguito nelle sessioni di luglio e di ottobre la promozione alla classe superiore, e sempre in ogni modo ove si trattasse di alunno ripetente;

3° — quando l'agente fruente del sussidio sia trasferito in località non ammessa al beneficio o passi ad una categoria di per-

sonale che ne è esclusa, o venga collocato a riposo, o sia destituito o muoia.

La soppressione del sussidio ha effetto non solo per tutto l'anno scolastico in corso ma anche oltre l'anno stesso, qualora si conservasse l'istituzione dei sussidi d'istruzione.

Di massima però nei casi previsti al n. 3 sarà continuato il sussidio d'istruzione fino al compimento dell'anno scolastico in corso; subordinatamente però alla condizione, pei casi di quiescenza, di destituzione e di morte, che l'agente o la famiglia del giovane offrano valida garanzia per il pagamento delle rimanenti rate.

In caso di sospensione o privazione del sussidio, l'Amministrazione ferroviaria informerà tosto i parenti del giovane.

Art. 18.

A maggior incremento della disciplina e degli studi l'Amministrazione ferroviaria concederà come nei decorsi anni alcuni premi speciali agli alunni che si saranno maggiormente distinti per buona condotta, diligenza e profitto.

N. B. — Si avverte per norma che le riduzioni di retta concesse dal Convitto a più fratelli (in base all'art. 35 del suo regolamento organico) non sono applicabili agli alunni sussidiati.

Da distribuirsi agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Per il Direttore Generale.
R. RINALDI

SENTENZE

Contratto di trasporto — Cambiamento di destinazione — Colpa — Prova testimoniale.

Le modificazioni al contratto di trasporto ferroviario debbono essere ordinate ed eseguite secondo le formalità prescritte dalle Tariffe ferroviarie e dalle relative istruzioni regolamentari.

Non è in colpa quindi la Ferrovia per aver eseguito l'ordine di cambiamento di destinazione soltanto in seguito all'arrivo alla Stazione destinataria della lettera contenente l'ordine anzichè sul semplice telegramma di richiesta, sebbene in questo fosse indicata la nuova destinazione.

È inammissibile la prova testimoniale tendente a dimostrare un uso contrario alle istruzioni regolamentari.

L'accertamento amministrativo, fatto di conformità all'articolo 135 All. D, *fa stato fra le parti, e non è lecito contraddirne il risultato mediante esami testimoniali.*

Nei trasporti a tariffa speciale il ricevimento della merce senza riserve estingue l'azione contro il vettore, anche nel caso di supposta manomissione.

(C. APP. TORINO, 22-28 giugno 1910 - Taglietti, Pres. - Solaro Del Borgo, Est. - Ferr. Stato c. C. Belsito).

Ritenuto che con atto del 15 novembre 1907 Giacinto Belsito residente in Lameana di Borello evocava nanti il Tribunale di Torino le Ferrovie dello Stato in persona del loro Direttore generale Comm. Bianchi e per esso del Capo Stazione di Torino P. N. Bettini ed esponeva: Che sotto la data del 16-18 maggio di quell'anno Nunzio De Franco spediva dalla Stazione di Rosarno all'indirizzo del Belsito a Genova, due vagoni di aranci del rispettivo peso netto il primo, segnato col N. 156482, di quintali 108,20 ed il secondo, segnato col N. 18137, di quintali 112.

Che il 18 stesso mese però lo speditore richiedeva alla Stazione di Rosarno di fare inoltrare da Genova a Torino, il vagone N. 156482, il che fu fatto mediante telegramma pagato dallo speditore, ed altrettanto in data del 21 maggio rifece pel secondo vagone; che i due vagoni furono bensì fatti proseguire per Torino, ma vi giunsero il 28 maggio, così con ritardo di 5 giorni, che il destinatario, ed ora istante, aderendo alle conformi lagnanze che, per ritardata resa, già aveva mosse telegraficamente lo speditore, fece le riserve di legge e provocò tosto perizia sullo stato della merce, dalla quale risultò non solo della deteriorazione della merce a causa del ritardo, ma della sua manomissione mediante scasso. Che, ciò essendo, l'istante in data 1° giugno svincolò la merce e presentò un reclamo in via amministrativa in cifra ridotta, dichiarando espressamente che quella cifra si esponeva in via di pura conciliazione. Che il reclamo rimase inevaso e poichè la vendita della merce a mezzo di mediatore diede nu ricavo di lire 1543.50 in confronto delle lire 5505 valore della merce, si era in diritto di chiedere, come si chiedeva, fossero le Ferrovie dello Stato, condannate, a titolo di danni al pagamento: *a*) di lire 3961.50 come perdita subita per minor ricavato dalla merce; *b*) di lire 837.50 per tasse di trasporto indebitamente pagate, con gli interessi e con i maggiori danni che l'istante dimostrerà di avere avuto in corso di causa.

Ed essendosi per parte delle Ferrovie accennato ad irritualità della citazione, a motivo che la spedizione, essendo indirizzata alla Stazione Dora di Torino, dovesse notificarsi al Capo di quella Stazione, il Belsito provvide con atto 28 novembre 1907 a quella notifica.

Che all'udienza di spedizione l'attore rinnovava le istanze di merito prese nella citazione, previa, occorrendo, l'ammissione di 4 capitoli a prova testimoniale, diretti a stabilire la realtà del danno subìto e la colposa negligenza del Capo Stazione di Genova.

Che le Ferrovie, comparse in persona del Capo Stazione Torino-Dora, previa un'eccezione pregiudiziale relativa all'irregolarità dell'iscrizione a ruolo e che si dovesse tenere separata la causa iniziata colla citazione del 15 novembre da quella iniziata colla citazione del 27 stesso mese dell'eccezione della quale non

è più in questo giudizio d'appello, il caso di tener parola, in merito chiedevano l'assolutoria delle attrici domande.

Pur compariva in causa il Cav. Bettini Capo della Stazione di Torino P. N. per chiedere pronuncia di nullità della citazione del 15 novembre stata ad esso notificata.

Ma il Tribunale con sentenza del 28 luglio-1° agosto 1908, reietta ogni contraria istanza ed eccezione ed in special modo quella di mandarsi a regolarizzare l'iscrizione a ruolo e di doversi separare le cause e reietta la deduzione di prova testimoniale fatta dall'attore Belsito e tenorizzata nel primo dei capitoli da lui proposti (pure unico di quelli dedotti in questa sede); riservata ogni ulteriore pronuncia sul merito e sull'ammessibilità delle deduzioni testimoniali dell'attore; ammetteva avanti ogni cosa il 4° dei di costui capitoli allo scopo di accertare: Che il Capo Stazione di Genova, per eseguire la rispedizione dei due vagoni, volle attendere la lettera di richiesta del mittente, mentre è pratica costante delle Ferrovie di effettuare l'inoltro delle spedizioni su semplice telegramma di richiesta. Spese differite.

Da tale sentenza le Ferrovie con atto del 6 dicembre 1909, appellavano a questa Corte, allo scopo di ottenere la propria assolutoria dalle domande attrici.

Per esse e pel Belsito che appellava incidentalmente si conchiudeva rispettivamente come è sovra riferito.

Considerato sulla domanda dell'attore, di risarcimento dei danni per parziale avaria della merce di cui si tratta, causata da ritardo nell'arrivo al luogo di sua destinazione cioè nella Stazione in Torino, che è incontestato in causa, e del resto risulta dal processo verbale di verifica, compilatosi, a mente dell'articolo 135 All. *D* delle Tariffe, nello stesso giorno dell'arrivo in Torino dei due vagoni di aranci, cioè nel 28 maggio 1907, coll'intervento del destinatario Belsito, di ispettore delle Ferrovie e coll'opera di due periti scelti uno per ciascuno delle parti, che gli aranci erano in gran parte marciti e deperiti e che la qualità del frutto era tale da potersi mantenere in buona condizione commerciale per un periodo di viaggio di 7 od 8 giorni dalla data della spedizione; che causa dell'avaria fu unicamente la lunga permanenza della merce nei carri sebbene questi fossero refrigeranti.

È pure certo in causa che i due vagoni stati, secondo gli originari ordini del mittente De Franco, spediti in data rispettivamente del 17 e del 18 maggio 1907 da Rosarno a Genova, quivi giunsero e si sarebbe potuto fare la consegna nei termini regolamentari di resa, cioè alla data del 19 e 21 stesso mese, e quando quindi la merce nessun danno avrebbe patito in conseguenza della sua permanenza nei vagoni, ed infine è certo che detti vagoni in conseguenza dei contrordini del mittente delli 18 e 21 stesso maggio rimasero giacenti nella Stazione di Genova più giorni, non essendo stati fatti ripartire per la destinazione di cui in tale contrordine, cioè per quella di Torino Borgo Dora che nel giorno 26 maggio, ed essendo, senza alcun ritardo in confronto colla data di partenza da Genova, giunti a tale nuova destinazione in data del 28 stesso maggio.

Da quanto sovra ne deriva che la causa del ritardo della consegna e dell'avaria della merce, si debba unicamente rinvenire nella suddetta giacenza nella stazione di Genova dei due vagoni per non meno di giorni cinque.

E di tal giacenza, causa del danno, l'attore sostiene debbano le Ferrovie rispondere perchè il Capo Stazione di Genova avrebbe dovuto far proseguire i due vagoni, nella nuova destinazione, tosto che, nei 19-21, gli stessi ivi giunsero, e ciò di fronte alle richieste telegrafiche del 18 e 21 di quel mese.

Invece dalle Ferrovie si fa valere, come primo e principale mezzo di difesa che l'inoltro della merce alla nuova destinazione lo si doveva dal Capo Stazione di Genova far eseguire come realmente fece, solo quando gli arrivarono dal Capo Stazione di Rosarno le copie delle testuali disposizioni del mittente.

Ritiene la Corte che delle opposte tesi debba senz'altro, essere accolta quella della Ferrovia e che perciò le stesse sieno per nulla responsabili della verificatasi avaria.

Invero secondo l'art. 109 delle Tariffe e Condizioni di Trasporto (Allegato *D.* alla legge 27 aprile 1885) e degli articoli 16 e 17 delle istruzioni sulla applicazione delle tariffe e condizioni pei trasporti di merci in vigore dal 1° luglio 1885, contenute nel Capo V sotto il titolo di « Modificazioni al contratto di trasporto », nell'evento che il mittente chieda la modificazione del contratto

dopochè al trasporto fu dato corso, sono ad applicarsi le norme seguenti:

1° le domande di modificazioni devono essere fatte in iscritto dallo speditore alla Stazione di partenza e nel modello stabilito (allegato *A* delle suddette istruzioni); lo speditore assume la responsabilità di tutte le conseguenze dei cambiamenti;

2° l'amministrazione darà corso ai cambiamenti ed alle modificazioni in quanto la loro comunicazione si possa fare in tempo utile, e ne sia conciliabile l'esecuzione colla regolarità del servizio ordinario;

3° gli ordini di che si tratta non hanno valore se non dati per mezzo della stazione di partenza, e per ogni ordine, il mittente deve pagare la tassa di lire 1, e più l'eventuale maggior prezzo di trasporto e le altre spese che fossero una conseguenza dell'esecuzione dell'ordine.

4° Per l'esecuzione delle disposizioni fatte dal mittente sono da osservarsi le seguenti modalità cioè: *a*) il Capo della Stazione mittente, accertatosi che la persona la quale fa la domanda sia la stessa che fece la spedizione od un suo legale rappresentante, esige la tassa di lire una di cui sovra e trasmette immediatamente alla stazione interessata, un avviso telegrafico d'ufficio, cioè in servizio, per fare semplicemente sospendere la consegna o l'inoltro della merce, con domanda di risposta. E per stazione interessata, nel caso come l'attuale, di disposizioni del mittente che ordinino la rispedizione della merce ad un'altra Stazione ma allo stesso destinatario, si deve intendere (e a ciò le istruzioni di cui sovra si riferiscono, come si scorge dal n. 2 § *f*. dell'articolo 17) la Stazione indicata in origine come destinataria, salvo in un caso, estraneo alla fattispecie, e che trae origine dacchè la nuova stazione destinataria non si trovi sulla medesima linea di quella indicata in origine come tale e che la merce ancora non avesse oltrepassata una stazione di diramazione;

b) ricevuto, dopo l'invio dell'avviso telegrafico di cui sovra, la risposta che la merce non pervenne, e non fu consegnata al destinatario, lo stesso Capo della Stazione mittente dovrà, mediante copia colla sua firma e col bollo d'ufficio, comunicare testualmente al Capo della Stazione interessata la domanda del mittente perchè abbia a confermarvisi trattenendo però presso di

sè, la domanda originale per poter giustificare il suo operato, e per trasmetterla poi, ad operazione compiuta, all'ufficio da cui la Stazione direttamente dipende;

c) siffatta copia dovrà essere inviata alla stazione interessata come se si trattasse di un piego privato del valore di L. 500, in porto affrancato;

d) il capo stazione che avrà ricevuto l'avviso telegrafico dovrà tosto disporre perchè la spedizione sia trattenuta nella stazione stessa finchè non gli vengano comunicate le testuali disposizioni del mittente *per uniformarvisi.*

E le sovradette norme furono osservate nella presente fattispecie.

zione mittente riceve l'istanza, formulata nell'apposito modulo

Infatti in data delli 18 e 21 maggio 1907 il Capo della Sta-stampato, del De Franco perchè prima l'una e poi l'altra delle spedizioni sieno rispedite da Genova per Torino allo stesso destinatario presso il signor Giuseppe Revelli con dichiarazione:

1°. di essere disposto a pagare la tassa stabilita per l'invio del testo di quell'istanza alla stazione interessata e delle ulteriori comunicazioni che potessero occorrere per il cambiamento domandato;

2° di assumere la responsabilità delle conseguenze che fossero per derivare da tale domanda, quella compresa che riflette la condizione della merce;

3° di pagare le tasse di trasporto per tutta la percorrenza che il cambiamento richiedesse e di considerare come non fatta la domanda qualora la spedizione fosse già pervenuta alla sua prima destinazione e consegnata al destinatario, che, per ragione di servizio, il cambiamento comandato non potesse avere la sua effettuazione.

E negli stessi giorni in cui riceve le richieste il Capo Stazione di Rosarno è sollecito di darne avvertimento a quello di Genova con richiesta di risposta al fine dell'invio delle testuali disposizioni del mittente, come appare dalle copie prodotte dalle Ferrovie (registrato in Torino il 7 aprile 1908 ai n.n. 1229, 1230 Vol. 26, Atti Privati, Esatte L. 2.40 per ciascuno) degli inviati telegrammi che sono rispettivamente del seguente tenore:

1° D'ordine mittente disponga che mia spedizione 1217 del

17 andante carro agrumi sia inoltrata a Torino Dora stesso destinatario presso Revelli Giuseppe Confermo per invio piego.

2° Carro agrumi 28197 nostra spedizione del 18 corrente si rispedisca a Torino all'indirizzo Revelli Giuseppe confermato per invio piego.

E giunti i vagoni in Genova rispettivamente alle date del 19-21 maggio quel Capo Stazione risponde ai due telegrammi con altri del 22 e 23 stesso mese (prodotti per copia Reg. in Torino il 7 aprile 1908 ai Numeri 1231-1232 Vol. 26 Atti Privati Esatte L. 2.40 per ciascuno): - Sta bene inviate piego.

Ed in previa conformità alle suddette norme detto Capo della Stazione di Genova Principe sospende l'inoltro dei due vagoni a Torino fino al giorno 26 stesso mese di maggio gli giungono dalla Stazione di Rosarno le copie delle suddette istanze del mittente ai piedi delle quali come è portato dal relativo modulo, vi sono le richieste in data del 23 del Capo Stazione di Rosarno perchè quel di Genova, a sensi dell'istruzione del mittente sopra esposta, disponga delle spedizioni e notifichi con nota l'esecuzione e l'esito (Vedi dette copie reg. in Torino il 1° marzo 1908 ai Numeri 1001, 1002 Atti Privati Vol. 25 - Esatte lire 2.40 per ciascuna).

Nè regge il dire dell'attore che il Capo Stazione di Genova fu in colpa col non avere immediatamente al loro arrivo fatto proseguire i vagoni per Torino, perchè coi suindicati telegrammi il Capo Stazione di Rosarno non aveva già fatta una semplice richiesta di sospensione delle spedizioni, ma invece senz'altro in un solo contesto, dato l'ordine di rispedizione richiesto dalla specialità del caso, e fatta una richiesta che conteneva già quanto avrebbe dovuto contenersi nel piego successivo e cioè la designazione del nuovo destinatario e della stazione di inoltro.

Che difatti, interpretati nel loro complesso i due telegrammi e tenuto conto che in essi si richiedeva la conferma per invio piego, ne consegue che il Capo Stazione non incaricava già quello di Genova di fare inoltrare immediatamente, al loro arrivo in Genova i due vagoni, nè quindi gli dava un'incarico non consono, alle norme da seguire senza distinzione della natura della merce, ma solo veniva ad avvertirlo dell'ordine del mittente perchè desse le necessarie disposizioni, affinchè se era in tempo, avesse poi potuto l'inoltro essere tosto eseguito al giungere di quelle te-

stuali disposizioni del mittente che si volle colle surricordate norme fossero portate a visione del Capo della Stazione interessata prima che del campo della sospensione dell'originario ordine si passi a quello dell'esecuzione dell'ordine successivo.

E l'essersi già indicato nei telegrammi quale sarebbe stato il nuovo luogo in cui la merce avrebbe dovuto essere spedita e presso chi era il recapito del destinatario non stato mutato, facilitava bensì le disposizioni alla Stazione di Genova poichè all'arrivo del piego i vagoni avessero potuto essere immediatamente spediti alla stazione resa nota con detti telegrammi, ma ciò non equivaleva a dire che non si dovesse attendere per l'inoltro dei vagoni l'arrivo del piego.

Ed una conferma che il Capo della Stazione mittente non intendeva nè diede incarico coi telegrammi del 18 e 21 maggio (reg. a Torino il 7 aprile 1908 il primo al numero 1229 e il secondo al 1230 con L. 1.20 caduno a debito) che solo in base ai medesimi, i due vagoni fossero da Genova spediti a Torino lo si dedusse dal tenore surricordato delle note pedisseque alle copie degli ordini del mittente in cui si fa la richiesta dell'inoltro delle spedizioni del mittente, il che non si saprebbe spiegare se una tale richiesta non fosse stata definitivamente fatta.

Del resto, per la non ammessa ipotesi che la richiesta dell'immediato inoltro fosse già contenuta nei telegrammi, la stessa non avrebbe potuto vincolare il Capo Stazione di Genova e tanto meno sarebbe stato questi in colpa per non avervi ottemperato poichè egli doveva attenersi alle norme prescritte nelle tariffe e regolamenti pel caso di mutamenti di ordini del mittente e ciò non omise di fare.

Nè sorgerebbe una colpa in detto Capo Stazione perchè a' due telegrammi del 18 e 25 rispose collo stesso mezzo solo rispettivamente nei giorni 21 e 25 poichè un tale intervallo è del tutto giustificato e scusabile se si tien conto che la prima spedizione giunse alla stazione di Genova solo dopo il telegramma dal quale era contemplata; che occorreva prima di rispondere accertarsi se i due vagoni fossero arrivati e stati consegnati, se vi era la possibilità di eseguire le spedizioni e che inoltre tutto ciò si verificava in una stazione di grande traffico. E come appare dal sovradetto l'Amministrazione ferroviaria era responsabile nel dar corso ai

chiesti cambiamenti di destinazione solo in quanto l'esecuzione fosse conciliabile colle ragioni di servizio ordinario.

Considerato che altro motivo fatto valere dall'attore in appoggio della sua tesi della colpa del Capo-stazione di Genova era quello, in appoggio del quale dedusse il capitolo di prova testimoniale stato ammesso dal Tribunale, essere pratica costante delle Ferrovie d'effettuare l'inoltro della spedizione sul semplice telegramma di richiesta.

Ritenne il Tribunale concludente quella prova sulla considerazione che se fosse vera una tale pratica costante non potrebbero le Ferrovie esimersi dalla responsabilità loro ascritta dall'attore, avvegnachè ne emergerebbe che il Capostazione di Genova avrebbe nel concreto caso seguito un metodo che non del tutto a torto, la difesa dell'attore battezza metodo d'altri tempi, quando dai ferrovieri si faceva dell'ostruzionismo ferroviario.

Non può la Corte approvare quel pronunciato dei primi giudici bastando l'osservare: che lo stesso tenore delle richieste del mittente era tale da dimostrare che non si richiedesse da costui l'inoltro della spedizione prima che avesse avuto l'invio (del quale ivi si fa espressa menzione) del testo della richiesta alla stazione interessata; che di fronte alle surricordate norme (che per nulla si giustificò dall'attore) siano state da altre sostituite, e che ben dimostrano che il Capo della stazione prima destinataria non è autorizzato ad inoltrare la merce ed altra destinazione sopra un semplice telegramma, è vano l'invocare una contraria pratica costante e tanto più non la si può invocare per dedurne che fu una colpa, non l'averle violate, ma invece l'essersi attenuto alle norme stesse.

Del resto, come venne ad abbondanza osservato, contraddice all'esistenza di una tale pratica costante e dimostrerebbe in ogni evento che non poteva essere che abusiva, lo stesso tenore del modulo in uso presso le Ferrovie per quanto concerne l'ordine di destinazione e la trasmissione della sua copia alla stazione interessata e secondo il qual modulo seguì nella fattispecie la necessaria pratica.

Che pei sopra svolti riflessi si deve ritenere esclusa la responsabilità delle Ferrovie pel ritardo ed avaria della quale si tratta e conseguentemente pronunciare assolutoria dalle attrici domande.

Dal che ne deriva non sia il caso di scendere all'esame de -conda distinta difesa fatta valere dalle Ferrovie allo stes n-tento della loro assolutoria e concretantesi in quello dell'irrasarcibilità dell'avaria manifestatasi nel termine addizionale stabilito dalla tariffa eccezionale N. 903 P. V. Acc.

Nè sono ad ammettersi i quattro capitoli di prova testimoniale dedotti pel caso di bisogno dall'attore in questa sede.

Non il primo col quale si vorrebbe stabilire che i carri per cui è lite, giunsero in Torino manomessi per effetto di scasso, sicchè mancava in esso parte della merce e parte appariva guasta anche per causa della manomissione.

Infatti per quanto concerne l'avaria, i periti nominati dalle parti furono concordi nel giudicare che questa si dovesse ascrivere non ad altra causa che all'eccessiva permanenza degli aranci nei vagoni, nè sarebbe mediante esami testimoniali che si potrebbe contraddire il ritenuto da detti periti, dietro esame della merce.

Per quanto poi concerne la lamentata perdita, pur a prescindere dell'eccessiva genericità della lagnanza e della prova al riguardo dedotta, senza la menoma indicazione della quantità della merce la quale sarebbe stata mancante e che d'altronde non si chiede una speciale partita di danni per una tale causale; è ad osservarsi che qualsiasi azione per parziale perdita sarebbe improponibile, poichè nello stadio delle pratiche amministrative le lagnanze furono mosse unicamente pel distinto titolo del ritardo e dell'avaria e la merce fu ritirata senza riserva di parziale sua mancanza.

Si presentava quindi applicabile il disposto dell'articolo 4, allegato *E* alla legge 27 aprile 1885 pel quale dopo il ricevimento senza riserve per parte del destinatario non sono ammessi reclami, fra altro, per perdite parziali delle cose trasportate.

Ma tanto più è a giudicare inammessibile una lagnanza e la deduzione di prova testimoniale fatta nella causa relativamente a parziale perdita derivata da manomissione quando si rilevi che non solo al momento voluto ed opportuno cioè all'atto della verifica del 28 maggio 1907 il Belsito, che la presenziò, non fece istanza alcuna di constatazioni che allora sarebbero state facili, e di manomissione e mancanza di merce, ma firmò il redattosi verbale in

cui nella apposita casella (art. 2) non è contenuto alcuna riserva per piombi alterati o mancanti ed all'art. 5 è scritto che lo stato dei vagoni è ottimo.

Che gli altri capitoli di prova non sono ammessibili perchè solo diretti all'accertamento del quantum del danno derivato dall'avaria, danno del quale, pel suddetto, le Ferrovie non devono rispondere.

Che le spese seguono la soccombenza.

P. q. m. assolve l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato dalle domande del Belsito Giacinto, oggetto del presente giudizio.

Condanna il Belsito a rimborsare alle Ferrovie etc.

MASSIMARIO

Personale - Collocamento in quiescenza - Impugnativa dei certificati rilasciati dai sanitari della Amministrazione.

Per giudicare della legittimità del provvedimento di esonero, ai fini del risarcimento del danno, è necessario riportarsi all'epoca in cui il provvedimento stesso fu preso. Il certificato sanitario che formò il fondamento di siffatto provvedimento ha la sua piena attendibilità quando è confermato da circostanze di fatto ineccepibili; nè una perizia giudiziale è atta a distruggere tale attendibilità, potendo essa accertare lo stato attuale *di salute dell'interessato e non già quello all'epoca del preso provvedimento e che in proseguo di tempo può essersi favorevolmente modificato.*

(TRIB. S. MARIA CAPUA VETERE, 26 aprile-9 maggio 1911 - Piantadosi c. Ferrovie dello Stato).

Errata-corrige

Nel prospetto « Allegato A » all'Ordine di Servizio N. 218, pubblicato nel Bollettino Ufficiale N. 28-1911 si dovrà modificare come in appresso l'intestazione dell'ultima colonna: « Distanze dal transito di Bagni di Lucca ».

Ordine di servizio N. 6v (*Boll.* N. 30-1911). — A pag. 81 ultimo capo-verso prima riga invece di « ammettere » leggasi « omettere » e nella penultima riga dopo la parola « entrata » aggiungere « dei » medesimi.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO IV - 1911

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » **8.00**

Gli abbonamenti decorrono dal 1° gennaio di ogni anno

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all' ufficio degli agenti abbonati: pertanto si prega di comunicare al Servizio I (ufficio bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi provenienti dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO IV - N. 33. 17 AGOSTO 1911

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, agosto 1911 — Tip. Editrice Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80.

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitat*

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

LEGGE *N. 849 del 21 luglio 1911 per la conversione in legge dei Regi decreti N. 211 del 27 marzo 1910 e N. 952 del 28 ottobre 1910 per il servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna, e per la istituzione di nuovi treni.*

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

Sono convertiti in legge:

a) Il R. decreto 27 marzo 1910, N. 211, che approva le nuove condizioni e tariffe per il servizio cumulativo ferroviario marittimo con la Sardegna, non applicandosi ad esse gli articoli 14 e 15 della legge 13 aprile 1911, N. 310;

b) Il R. decreto 28 ottobre 1910, N. 952, che approva la convenzione 18 luglio 1910 con la Compagnia Reale per le Ferrovie Sarde per la istituzione di nuovi treni e per l'attivazione del servizio cumulativo anzidetto.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Racconigi, addì 21 luglio 1911.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — SACCHI — TEDESCO.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* N. 188 dell'11 agosto 1911.

(Per la pubblicazione dei Regi decreti N. 211 e 952 vedi Bollettino ufficiale N. 30 (1910) *e N. 11* (1911).

Ordine di Servizio N. 243. (SERVIZIO VII e VIII).

Trasporto delle derrate alimentari a carro completo.

(Vedi Ordine di Servizio N. 72-1909).

Alcune stazioni ritengono che si debba fare uso del modulo H-175, stabilito per l'apertura dei colli, anche per la redazione del verbale di apertura dei carri derrate eccedenti, prescritto dal punto 32 dell'Ordine di Servizio N. 72-1909.

Non essendo detto modulo adatto per le constatazioni di cui è caso, si prescrive che dal Capo Stazione o da chi per esso venga personalmente redatto un breve rapporto, su carta ordinaria, indicandovi i seguenti dati: numero, categoria, marche e possibilmente gli estremi di arrivo del carro, il piombo o i piombi tolti e quelli applicati, il motivo dell'apertura e di un'eventuale manipolazione del carico, le condizioni del carico stesso e la descrizione sommaria del contenuto del carro.

Una copia del detto rapporto, firmata dai due testimoni richiesti del citato punto 32, dovrà essere allegata al duplicato del documento di trasporto estratto dal carro.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 244 (SERVIZIO VII).

Trasformazione in stazione della fermata di Mombaldone ed estensione di servizio.

A datare dal 15 agosto 1911 la fermata di Mombaldone, sulla linea Alessandria-S. Giuseppe, sarà trasformata in stazione abilitata agli incroci ed alle precedenze dei treni, con i seguenti impianti:

Fabbricato viaggiatori al km. 26 + 613 (da S. Giuseppe) ed a sinistra della linea nel senso Alessandria-S. Giuseppe;

Binari di corsa due, compresi fra le progressive km.26 + 357,24 e 26 + 911,40 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 450;

Piano caricatore scoperto con carico di fianco e di testa servito da binario tronco allacciato alla prima linea da entrambi i lati;

Sagoma limite;

Segnali di protezione: due dischi di seconda categoria, situati rispetto ai treni in arrivo a sinistra quello verso Spigno e a destra quello verso Montechiaro Denice, alla distanza rispettivamente di m. 747 e m. 425 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo;

Ufficio telegrafico, incluso nel circuito 4325 con la chiamata M. B. I deviatoi sono muniti di fermascambio di sicurezza e di dischetto indicativo.

La stazione stessa, attualmente ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani, merci a Grande Velocità e Piccola Velocità ordinaria limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di kg. 100 cadauno, a datare dal giorno suddetto, ferma restando l'abilitazione ai servizi viaggiatori, bagagli e cani, viene altresì ammessa, senza alcuna limitazione, ai trasporti a Grande Velocità, a Piccola Velocità Accelerata ed a Piccola Velocità Ordinaria, compresi i veicoli ed il bestiame, tanto in servizio interno che in servizio cumulativo italiano.

In relazione a quanto sopra si dovrà:

nella « Prefazione Generale all'Orario Generale di Servizio (1° maggio 1911 - Parte seconda) », a pagina 9, cancellare l'indicazione *LO-a*, esposta di contro al nome di Mombaldone;

nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » a pagina 57 di contro al nome di Mombaldone, nelle finche dall'8 al 21 sostituire le attuali con le seguenti indicazioni:

G	A	O	V	B	S	—	T	F	—	—	—	—	S

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 245 (Servizio VIII).

Servizio cumulativo ferroviario marittimo con la Società Veneziana di Navigazione a vapore.

(Vedi Ordine di Servizio N. 346-1910).

Si avverte che pei trasporti di juta e canapa selvatica da Calcutta, che saranno effettuati con lettera di vettura in data posteriore al 31 agosto 1911 sotto il regime delle « Condizioni e Tariffe pel trasporto diretto delle merci fra l'Italia e gli scali marittimi esteri di Aden, Calcutta, Colombo, Madras e Porto Said via Ancona, Bari, Brindisi, Catania, Venezia, ecc. », i prezzi delle classi 13ª e 15ª, ora stabiliti pei trasporti stessi, si intendono aumentati, rispettivamente, di L. 3,50 e di L. 1,90.

I prezzi della classe 13ª si intendono parimenti aumentati di L. 3,50 pei trasporti di cotone greggio, sempre in provenienza da Calcutta ed effettuati con lettera di vettura in data posteriore al 31 agosto 1911.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 246. (Servizio VIII).

Servizio italo-francese. — Aggiunta alla tariffa diretta italo-francese (P. L. M.).

(Vedi Ordine di Servizio N. 81-1911).

Le avvertenze che figurano in testa dell'elenco dei prezzi speciali pei trasporti a piccola velocità da Iselle transito ad alcune stazioni francesi P. L. M. vicine al confine franco-svizzero e viceversa a pagine 450 e seguenti della tariffa diretta italo-francese (P. L. M.) (edizione 1907), sono da completarsi come segue:

« Quando trattasi di spedizioni a vagone completo di merci
« per le quali non sono previsti nella Nomenclatura e classifica-
« zione generale le classi o i pesi minimi per vagone, si applicano,
« in luogo dei prezzi fissi stabiliti per le spedizioni di almeno 50

« kg., quelli fissati per la stessa classe e per le spedizioni a vagone
« completo, computando le tasse sul peso minimo di 5000 kg. Con
« l'applicazione dei prezzi sottoindicati non sono da computarsi le
« tasse complementari di cui al parag. 1° delle Prescrizioni di
« tariffa ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 247. (Servizio VIII).

Facilitazioni pei trasporti di persone e di cose occasionati dal terremoto del 28 dicembre 1908.

Per l'eseguimento dei trasporti gratuiti di cui agli articoli 1 e 2 del Regio decreto 30 giugno 1911 N. 809 (Bollettino N. 32-1911) in conformità alle Norme e modalità contenute nel relativo decreto ministeriale in data 5 agosto 1911, comprese nel Bollettino anzidetto, si dispone quanto appresso.

Trasporti di viaggiatori.

1. *Accettazione delle richieste.* — Pei viaggi gratuiti dei minorenni orfani, od abbandonati e delle persone di accompagnamento sono state istituite apposite richieste *rosa* mod. *A* e *B* intestate OPERA NAZIONALE di PATRONATO « REGINA ELENA ».

Esse si compongono di due sezioni, una delle quali va trattenuta dal bigliettario per allegarla alla contabilità viaggiatori a giustificazione del biglietto emesso senza riscossione di tasse, l'altra va consegnata alle persone che viaggiano, cui deve servire come documento di identità, personale o collettiva.

Prima di procedere al rilascio dei biglietti le stazioni dovranno accertare che le richieste presentate siano regolarmente completate in ogni loro parte ed essenzialmente che siano firmate non soltanto dal Prefetto o sotto Prefetto, ma anche dal Presidente (o chi per esso) del Comitato o sotto Comitato richiedente

dell'Opera Nazionale di Patronato « Regina Elena »; che il motivo del viaggio indicato sulle richieste mod. *A* sia fra quelli contemplati dall'art. 1° del R. decreto 30 giugno 1911, che vi sia sempre indicata l'età dei minorenni, e che le richieste non siano scadute di validità, tenendo presente all'uopo che, in conformità al punto 11 del decreto ministeriale 5 agosto 1911, i viaggi di ritorno delle persone di accompagnamento devono essere iniziati non più tardi del quinto giorno successivo a quello dell'andata.

E poichè nella pluralità dei casi le dette persone di accompagnamento effettueranno appunto viaggi di andata e ritorno, sarà bene che le stazioni dalle quali si iniziano i viaggi di andata non trascurino di chiedere alle persone di accompagnamento l'esibizione delle richieste mod. *B* relative ai viaggi di ritorno per applicarvi, nell'apposito spazio, in calce a sinistra, l'occorrente bollo a data, senza del quale la richiesta non è valevole per ottenere il biglietto di ritorno.

È da avvertire che non sono ammesse richieste per biglietti di 1ª classe, e che le persone di accompagnamento devono essere una sola per ogni minorenne, o gruppo di minorenni, diretti ad una medesima destinazione.

Venendo presentata qualche richiesta che non risponda alle condizioni prescritte si dovrà respingerla, pregando il porgitore di farla sostituire con altra regolare.

2. *Rilascio dei biglietti.* — Contro ritiro della competente sezione delle richieste mod. *A* e *B* le stazioni rilascieranno pei viaggi dei minorenni orfani, od abbandonati, e delle persone di accompagnamento, dei biglietti di sola andata mod. *I*-201.

Per ogni richiesta si dovrà emettere un biglietto valevole per la destinazione, via e classe (2ª o 3ª) e per il quantitativo di posti indicati sulla richiesta.

Su tutti i biglietti emessi le stazioni dovranno indicare gli estremi della richiesta ritirata.

I biglietti mod. *I*-201 saranno rilasciati senza pagamento e quindi senza valore, cioè dovranno essere staccati dalla matrice lungo la linea degli zero.

Le richieste mod. *A* e *B* dovranno essere completate dalle stazioni, in entrambe le sezioni, colla indicazione della serie e

del numero del biglietto emesso e dovranno essere timbrate col bollo a data.

I biglietti rilasciati dovranno essere tutti contabilizzati nel prospetto XI del mod. *I*-213.

3. *Utilizzazione dei biglietti.* — Come risulta dal decreto ministeriale 5 agosto 1911 i viaggi dei minorenni e delle persone di accompagnamento sono ammessi con tutti i treni esclusi i direttissimi. Sono ammesse le vie facoltative, e le fermate intermedie, quest'ultime nei limiti e con le modalità stabiliti dall'Allegato 7 alle Tariffe e condizioni.

Non sono ammessi i cambi di classe.

L'identità dei viaggiatori è dimostrata, personalmente o collettivamente, coll'esibizione della seconda parte delle richieste mod. *A* e *B* che le stazioni avranno cura di restituire, dopo completate, ai porgitori.

A tergo delle sezioni destinate ai viaggiatori, delle suddette richieste, sono stampate per loro regola, le norme principali per l'uso delle medesime e per l'effettuazione dei viaggi.

Trasporti di materiali da costruzione.

Esenzione delle tasse di porto. — L'esenzione delle tasse di porto, pel percorso delle linee esercitate dallo Stato, è accordata:

a) pei trasporti a P. V. Ord. da eseguirsi fino al 31 dicembre 1912, dei materiali occorrenti per la costruzione degli Istituti di ricovero e di educazione degli orfani, da erigersi nelle provincie di Messina e di Reggio Calabria, a cura dell'Opera Nazionale di Patronato « Regina Elena »;

b) pei trasporti a P. V. Ord. dei materiali destinati alle costruzioni da farsi nei luoghi colpiti dal terremoto da eseguirsi fino al 31 dicembre 1911 a cura dei Comitati di soccorso, che deliberarono le costruzioni stesse prima del 5 marzo 1910 e che non poterono esaurire il loro compito entro l'anno 1910.

Modalità per l'eseguimento dei trasporti. — Le spedizioni dovranno eseguirsi con le ordinarie lettere di porto, sulle quali i Capi dei Compartimenti, a richiesta dell'Opera Nazionale « Re-

gina Elena » e dei Comitati di Soccorso, faranno la seguente annotazione:

« Si autorizza il trasporto in esenzione di tasse, ai sensi del « R. decreto 30 giugno 1911, N. 809 ».

Sui documenti di trasporto dovranno figurare, quali mittenti e destinatari, l'Opera Nazionale di Patronato « Regina Elena » ed i Comitati di Soccorso.

Reclami. — Pei trasporti di cui trattasi non si ammettono reclami per ritardi di resa e neppure per avarie o perdite, a meno che, in questi ultimi casi, non sia provata la colpa della Ferrovia.

DISPOSIZIONI GENERALI.

Cessazione dei trasporti. — In conformità al punto 20 del decreto ministeriale 5 agosto 1911 a partire dal 1° gennaio 1914 non dovranno più essere accettate le richieste mod. *A* e *B* e cesserà quindi il rilascio dei biglietti di cui trattasi senza pagamento

Col 31 dicembre 1912 e col 31 dicembre 1911, cesserà del pari l'effettuazione dei trasporti gratuiti dei materiali, rispettivamente dell'Opera Nazionale di Patronato « Regina Elena » e dei Comitati di Soccorso, e perciò i Capi Compartimento non accorderanno più l'esenzione delle tasse di porto pei trasporti che debbano iniziarsi dopo tali date.

In tutto quanto non è diversamente disposto dalle presenti Norme valgono, pel rilascio e l'uso delle richieste mod. *A* e *B* e per l'effettuazione dei viaggi e dei trasporti dei materiali da costruzione le disposizioni generali per l'applicazione delle Concessioni speciali.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 68 (Servizio I)

Concessioni di viaggio ad agenti esonerati, alle vedove e agli orfani.

(Interpretazione del § 59 delle Norme).

A togliere i dubbi sorti circa l'interpretazione del paragrafo 59 delle norme d'applicazione del regolamento per la concessione dei biglietti di viaggio, si avverte che, agli effetti del trattamento pre-

visto dall'art. 19 del regolamento medesimo, s'intendono per *agenti stabili a riposo* quelli esonerati definitivamente dal servizio per *anzianità*, per *inabilità fisica* o per *misura amministrativa* e che si trovino altresì *in una* delle sottoindicate condizioni:

a) di essere *provvisti di assegno vitalizio;*

b) di aver compiuto — se non provvisti di assegno vitalizio — *almeno dieci anni di servizio nel personale di ruolo;*

c) di aver fruito del trattamento di cui al 4° comma dell'art. 8 della legge 13 aprile 1911, n. 310 (*) o di essere provenienti dal ruolo transitorio del personale aggiunto del r. ispettorato generale delle strade ferrate; e *di avere in entrambi i casi prestato almeno dieci anni di servizio continuativo utile per la liquidazione dell'indennità accordata all'atto dell'esonero.*

Le condizioni di cui alle lettere *a*), *b*) e *c*) non sono necessarie quando l'esonero di *agenti stabili* sia avvenuto per *inabilità proveniente da cause di servizio* (ferite o malaria).

Gli agenti esonerati in base all'art. 59 della legge 7 luglio 1907, n. 429 e n. 9 di quella 13 aprile 1911, n. 310 sono assimilati, agli effetti del trattamento di cui al suindicato art. 19 del regolamento, al personale a riposo.

***

Il trattamento di cui al secondo comma dell'art. 19 del regolamento è applicabile alle *vedove che siano provviste di pensione o di sussidio continuativo, e agli orfani che siano provvisti di assegno temporaneo o lo siano stati prima di raggiungere la maggiore età;* o comunque *alle vedove e agli orfani* (comprese le figlie vedove e loro figli minorenni, alle condizioni indicate nell'art. 19 medesimo):

1° *di agenti stabili morti in attività di servizio e che si sarebbero trovati nelle condizioni di cui alla prima parte della presente circolare, se nel giorno del decesso fossero stati esonerati definitivamente dal servizio;*

(*) Pubblicata nel Bollettino Ufficiale N. 16-20 aprile 1911.

2° *di agenti stabili esonerati dal servizio nelle condizioni stabilite dalla prima parte della presente circolare,* purchè il matrimonio del rispettivo marito e padre sia stato contratto prima della sua cessazione dal servizio.

Pei figli naturali legalmente riconosciuti e per quelli adottivi legalmente adottati, potrà ammettersi il trattamento previsto pei figli legittimi degli agenti a riposo e per gli orfani dei medesimi, semprechè il riconoscimento o l'adozione siano avvenuti mentre l'agente trovavasi in attività di servizio.

Nessuna concessione di viaggio può essere accordata in favore della moglie e dei figli di un agente a riposo quando il matrimonio di lui sia avvenuto dopo l'esonero del servizio.

Il trattamento stabilito dal sopracitato art. 19 del regolamento non può essere ammesso a riguardo di agenti dimissionari o destituiti, nè delle rispettive famiglie (comprese le vedove e gli orfani) anche se abbiano liquidato o comunque abbiano diritto ad un assegno vitalizio, temporaneo o per una sola volta.

La disposizione di cui all'art. 21 del regolamento è applicabile anche a riguardo degli *agenti provvisori o in prova ed avventizi in servizio continuativo* delle società ferroviarie indicate nel primo comma dell'art. 18 del regolamento medesimo, nonchè delle amministrazioni che esercitarono le linee dello Stato anteriormente al 1° luglio 1885, *esonerati per inabilità proveniente da cause di servizio* (ferite o malaria); analogo trattamento è ammesso in favore delle famiglie degli agenti stessi morti per le suaccennate cause di servizio.

È inteso che, d'ora innanzi, in luogo delle disposizioni di che al suindicato paragrafo 59 delle norme, si dovranno applicare quelle contenute nella presente.

per il Direttore Generale
R. RINALDI

Circolare N. 13[V] (SERVIZIO VIII).

Esposizione internazionale di laringorinologia in Berlino.

Gli oggetti di ritorno dall'Esposizione suindicata che sarà tenuta in Berlino dal 23 agosto al 2 settembre 1911, saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle Ferrovie dello Stato alle seguenti condizioni:

1° che i trasporti d'andata abbiano avuto luogo con lettera di vettura internazionale diretta dalla quale risulti *che vennero chiesti ed applicati i prezzi della tariffa generale interna italiana*:

2° che alla lettera di vettura pure internazionale diretta, relativa al trasporto di ritorno sia unita la lettera di vettura che ha servito per l'andata, nonchè un certificato del Comitato dell'Esposizione, attestante che gli oggetti ritornati figurarono nella Esposizione medesima;

3° che i trasporti di ritorno seguano la stessa via percorsa nell'andata; essi potranno essere effettuati a piccola od a grande velocità, ma in questo ultimo modo nel solo caso che pure a grande velocità siano stati inoltrati nell'andata;

4° che siano indirizzati alla stessa persona o Ditta che figura mittente nella lettera di vettura della spedizione d'andata;

5° che pel viaggio di ritorno non sia fatta dichiarazione d'interesse alla riconsegna;

6° che gli oggetti non siano spediti, nel ritorno da una stazione diversa da quella di partenza;

7° che i diritti accessorî d'ogni specie, quelli di commissione e facchinaggio per le operazioni doganali e la tassa di trasporto sui laghi o sui tratti di linee non esercitati dalle Ferrovie dello Stato, siano pagati integralmente;

8° che qualora gli oggetti rispediti fossero in quantità inferiore a quella indicata nella lettera di vettura dell'andata, questa

circostanza sia giustificata nel certificato del Comitato dell'Esposizione, il quale dovrà dichiarare che la parte mancante fu venduta dall'espositore.

Per norma delle stazioni si avverte poi quanto segue:

I documenti (lettera di vettura dell'andata e certificato) dovranno accompagnare gli oggetti fino alla stazione originaria da cui partirono, od a quelle dove è limitato il trasporto gratuito e non dovranno essere consegnati *alle parti*, ma insieme al foglio di via saranno inviati all'Ufficio Controllo (a Firenze od a Torino a seconda che i relativi trasporti siano stati effettuati a grande od a piccola velocità) avvertendo, che trattandosi di trasporti per stazioni di Società che non accordano facilitazioni, i ripetuti documenti saranno trattenuti dalle stazioni di transito colle Società medesime ed inviati agli Uffici di Controllo sopradetti.

Le stazioni italiane riscuoteranno quelle somme che si riferissero ai percorsi esteri e che trovassero esposte sui documenti di trasporto, attenendosi, pel rimanente, alle prescrizioni risultanti dalla « Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da e per l'estero » in data 10 ottobre 1901.

I termini di tempo per l'applicazione delle facilitazioni decorreranno *dal giorno di chiusura* dell'Esposizione a tutto il 30 settembre 1911.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Per il Direttore Generale
R. RINALDI.

SENTENZE

Perenzione del giudizio — Appello da sentenza incidentale — Ammissibilità — Citazione in garanzia — Continenza di causa — Clausola — Compromissoria — Inapplicabilità.

È in dubbio il diritto della parte che si ritiene lesa da una sentenza pronunciata in un giudizio di poi caduto in perenzione di insorgere contro la stessa, per non vedere pregiudicate le sue ragioni dal passaggio in giudicato della sentenza medesima, che sia stata notificata dopo verificatasi la perenzione.

Le convenzioni per le quali si deroga alla giurisdizione ordinaria non hanno valore in rapporto alla chiamata in garanzia proposta durante la vertenza della causa principale.

TRIB. RAVENNA in grado di appello - 11 aprile 1911 - Società italiana industria zuccheri - Ferrovie Stato e Randi (non comparso).

FATTO.

Con atto 16 ottobre 1908 Randi Salvatore commerciante in Lugo convenne le Ferrovie dello Stato dinanzi al Pretore di detta città per ottenerle condannato al pagamento di L. 1220, importo di danni causati durante il trasporto, ad una rilevante quantità di zucchero speditogli dalla Società Italiana per l'industria dello zucchero indigeno. Le Ferrovie dello Stato alla lor volta, con atto 26 novembre 1908, chiamarono in rilievo la predetta Società Italiana, assumendo che il danno erasi in massima parte verificato, in causa di difetti del carro, dichiarati visibili a partenza, e che conseguentemente la Società Italiana era tenuta a termini di una spe-

ciale convenzione stipulata con l'Amministrazione Ferroviaria per l'uso di un binario privato allacciante il suo stabilimento con la Stazione di Bologna, a rilevare l'Amministrazione medesima dalle domande del Randi, in quella parte di danno verificatosi per sua colpa e negligenza.

Comparse le parti dinanzi al Pretore, la Società Italiana sostenne non potersi riunire, alla causa promossa dal Randi, la domanda in rilevazione proposta dalle Ferrovie dello Stato, sia perchè l'atto notificatole non aveva nè la forma di vera e propria chiamata in garanzia ai sensi dell'art. 193 e 200 del cod. di proc. civ., sia perchè la controversia fra essa Società e le Ferrovie medesime doveva decidersi, in base ad una convenzione speciale fra loro intervenuta, con giudizio arbitrale. Eccepiva quindi, in via preliminare l'incompetenza del Pretore, ed assumeva in merito di nulla dovere, domandando, in subordine, l'ammissione di prove testimoniali e peritiche.

Il Pretore di Lugo, con sentenza 26-28 giugno 1909, respinte le preliminari eccezioni della Società Italiana, ordinata la riunione alla causa principale della domanda in rilevazione proposta dalle Ferrovie dello Stato, e riservato ulteriore procedimento anche in rapporto dell'ammissibilità della perizia, ammise la prova testimoniale in subordine richiesta dalla Società Italiana. Questa sentenza fu notificata nel 22 febbraio 1910 alle richieste del Randi, il quale, nel 24 febbraio stesso, citò la Società Italiana e le Ferrovie dello Stato dinanzi al Pretore di Lugo per i provvedimenti opportuni in ordine allo esperimento della prova testimoniale, nulla disponendo al riguardo la sentenza. Comparse le parti, le Ferrovie dello Stato eccepirono la perenzione, ed il Pretore, con sentenza 20 giugno 1910, dato atto che la Società Italiana si era rimessa, in rapporto all'opposta eccezione, alla giustizia del Giudice, dichiarò perente le istanze di cui agli atti 16 ottobre 1908 del Randi Salvatore contro le Ferrovie dello Stato e 26 novembre 1908 delle Ferrovie medesime contro la Società Italiana.

Tale sentenza fu notificata al Randi nel 3, ed alla Società Italiana nel 9 settembre 1910, e, non essendo stata impugnata da alcuna delle parti, ha ormai fatto passaggio in regiudicata.

La Società Italiana aveva peraltro appellato, nel 21 marzo 1910, dalla prima sentenza 26-28 giugno 1909, notificata dal Randi, come sopra si disse, nel 22 febbraio 1910, lamentandone

l'ingiustizia e chiedendone la riforma in quanto il Pretore aveva respinto le sue preliminari eccezioni.

Ed è su questo appello che il Tribunale deve oggi emettere il suo giudizio, perchè dopo la costituzione delle parti, ad eccezione del Randi che non comparve, ed il regolare deposito dei documenti la causa subì molti rinvii, e venne discussa in merito soltanto all'udienza del 14 marzo decorso.

DIRITTO.

È anzitutto da rilevare che non può dichiararsi la contumacia del Randi, sebbene non siasi costituito e non abbia giustificato alcun legittimo impedimento a comparire perchè nessuna delle altre parti ne ha fatto istanza, onde deve semplicemente darsi atto della sua non comparsa ad ogni effetto di legge.

Ciò premesso si osserva che la difesa delle Ferrovie dello Stato solleva in primo luogo una eccezione di inammissibilità dell'appello interposto, desunta dal fatto che le istanze in rilevazione proposte contro l'appellante Società Italiana coll'atto 26 novembre 1908, furono dichiarate perente con una sentenza che è ormai passata in giudicato. Ed ove, per risolvere la questione sull'ammissibilità o meno dell'appello, fosse necessario decidere se rettamente il Pretore dichiarò la perenzione, non è dubbio che ogni indagine sarebbe pericolosa, per l'ostacolo insormontabile della re-giudicata. Ma ben altro è il punto sostanziale della questione. Trattasi cioè di vedere, se, pur sussistendo la perenzione, l'appello proposto avverso la sentenza interlocutoria 26-28 giugno 1909, prima che la perenzione medesima fosse dichiarata, rimanga valido ed efficace e debba esaminarsi nel merito. Dispone l'art. 341 del Codice di rito che « la perenzione non estingue l'azione, *nè gli effetti delle sentenze pronunziate* ».

La dottrina e la giurisprudenza sono concordi nel ritenere che, nella generica espressione di « sentenze », siano da comprendere anche quelle incidentali che, pur essendo *ordinatoriae litis*, risolvono questioni di proponibilità della istanza, come ad esempio eccezioni di competenza, di inammissibilità di mezzi istruttori e via dicendo. Per giungere a contraria conclusione, osserva giustamente

il Mortara, bisognerebbe classificare, fra gli effetti della sentenza, gli atti di procedura per il tramite ed in occasione dei quali abbia avuto origine una sentenza incidentale, il che è insostenibile. Da questo concetto, posto in principio che la sentenza interlocutoria, la quale non abbia in alcun modo provveduto sul merito, è titolo soltanto di diritto processuale, deriva che gli effetti della sentenza medesima rimangono unicamente in vista del futuro processo. Nel quale pertanto, come dottrina e giurisprudenza concordemente ritengono, non possono riproporsi le questioni già decise, e potrà solo insorgersi, contro le sentenze che lo decisero, nei modi e coi mezzi che fossero ancora esperibili. Ciò non contesta la difesa delle Ferrovie dello Stato, la quale assume che, a tal fine è necessario venga prima iniziato nuovamente il giudizio perento. Ma se, come sopra si disse, gli effetti della sentenza incidentale rimangono salvi in vista del futuro nuovo processo, è indubbio il diritto della parte, che da tale sentenza si senta lesa, ad insorgere contro la stessa appunto per non vedere, in tale eventuale ipotesi, pregiudicate le sue ragioni dal passaggio in giudicato della sentenza medesima, quando, come nel caso, questa sia stata notificata, per modo che, in difetto di gravame, diverrebbe irrevocabile.

L'appello della Società Italiana è pertanto da dirsi ammissibile, esso però è infondato nel merito e deve respingersi.

Sostiene in primo luogo la Società Italiana che l'atto 26 novembre 1908, col quale le Ferrovie dello Stato la convennero dinanzi al Pretore di Lugo per essere rilevate dalle domande del Randi Salvatore, non ha « nè la forma nè il contenuto, di vera e propria chiamata in garanzia a senso degli articoli 193 e 200 del Codice di Procedura Civile ». Ma, quando al contenuto, basta la semplice lettura dell'atto a convincere del contrario. In esso infatti furono implicitamente indicate le ragioni che formavano la base della istanza del Randi, e quelle per le quali le Ferrovie si ritenevano in diritto di rivalersi verso la Società Italiana, onde, per questo lato, non si giunge a comprendere in che cosa consista la doglianza della Società medesima. E, quanto ai termini entro i quali, a norma dell'articolo 422 della procedura civile, la domanda in garanzia deve proporsi, a parte che tali termini sono stabiliti *nell'interesse dell'attore*, e la loro inosservanza non avrebbe altro effetto che quello di non ritardare la decisione della causa princi-

pale, risulta dai verbali di causa, che le ferrovie chiamarono in rilevazione la Società Italiana dopo un rinvio chiesto dall'attore Randi, ma prima di dare la loro risposta in merito, regolandosi per tal modo in piena conformità a quanto prescrive il preindicato articolo 422.

In secondo luogo assume la Società Italiana che il Pretore era incompetente a conoscere della domanda in garanzia contro di lei proposta, dovendo ogni controversia fra essa Società e le Ferrovie decidersi in base ad una convenzione speciale, che, nei reciproci loro rapporti, ha preveduto il giudizio arbitrale. Questo collegio ha altre volte deciso siffatta questione nel senso che le convenzioni per le quali si proroghi la competenza territoriale o si deroghi alla giurisdizione ordinaria facendo ricorso alla clausola compromissoria, non hanno valore in rapporto alle chiamate in garanzia, proposte durante la vertenza della causa principale ad eccezione del caso in cui l'autorità Giudiziaria dinanzi alla quale la causa stessa è pendente sia incompetente per materia e per valore, a conoscere della istanza di rilievo, o di quello in cui siasi esplicitamente rinunziato a valersi del diritto di esperire l'azione di chiamata in garantia, e non crede di deflettere da tale giurisprudenza che a suo avviso riceve conforto e dalla lettera e dallo spirito della legge.

Dalla lettera, sia perchè esplicitamente lo dice l'articolo 100 N. 1 Cod. di Proc. Civ., sia perchè l'articolo 104 stesso codice dispone, con formula imperativa, che quando una controversia è connessa ad una causa già pendente davanti ad un'altra autorità giudiziaria, essa deve decidersi da quella avanti cui è stata promossa preventivamente, e l'articolo 188 dà facoltà di proporre l'istanza per remissione della causa davanti all'autorità giudiziaria che deve decidere, a norma dell'art. 104 in qualunque stato e grado della causa, sia infine perchè il legislatore usa promiscuamente e indifferentemente i due termini; *continenza di lite* (quale appunto sarebbe il caso di chiamata in garanzia) *e connessità di causa.* Dallo spirito perchè si è voluto evitare la possibilità di giudicati difformi e contradditorii. Nè possono utilmente invocarsi le disposizioni contenute negli articoli 197 e 199 del codice di rito, perchè in entrambi i casi preveduti in detti articoli, è lo stesso giudice che ha conosciuto della causa principale quello che decide della domanda in garanzia, anche se questa, per il modo in cui è stata

proposta, non valga a ritardare la decisione della causa principale, e le risultanze acquisite durante l'istruttoria della causa principale medesima spiegano i loro effetti anche nel giudizio che debba eventualmene proseguire nei rapporti fra il garantito ed il garante. Nè varrebbe opporre che la convenzione per la quale la Società Italiana e le Ferrovie fecero ricorso alla clausola compromissoria, costituisce un motivo di incompetenza per materia dell'autorità giudiziaria, e rende inapplicabile l'articolo 100 più volte citato. Le regole sulla competenza per materia, alle quali non può certo derogarsi, come sopra si disse, nemmeno nei casi di connessione e continenza di lite, sono quelle soltanto che il legislatore ha stabilito nella Sezione 1ª Capo I° titolo II° del primo libro del Codice di rito o nelle altre leggi speciali. Nè può ammettersi che la convenzione per la quale le Ferrovie e la Società Italiana fecero ricorso alla clausola compromissoria, implichi rinunzia al diritto di esperire l'azione di chiamata in garanzia. Tale rinunzia sarebbe indubbiamente ammissibile, ma essa non può presumersi e deve risultare esplicitamente dalla manifestazione della volontà delle parti. La convenzione speciale cui fa richiamo l'appellante Società Italiana ben lungi dal contenere una siffatta esplicita rinunzia, nemmeno vi accenna, onde, non potendo interpretarsi oltre la sua naturale portata, deve ritenersi ristretta alle sole controversie esclusivamente interessanti le Ferrovie e la Società Italiana.

Non ricorrendo pertanto alcuna ragione d'incompetenza per materia e per valore, ben fece il primo giudice a riunire le due cause e a dirsi competente a conoscere dell'istanza in garanzia proposta dalle Ferrovie contro la Società Italiana, il cui appello deve di conseguenza respingersi colla condanna della Società medesima, che soccombe, nelle spese del giudizio.

P. Q. M. ecc.

MASSIMARIO

Personale - Provvedimento disciplinare - Incompetenza dell'Autorità Giudiziaria (Art. 57 legge 7 luglio 1807, n. 429).

L'autorità giudiziaria è incompetente a decidere, anche ai fini del risarcimento del danno, sulla legittimità dei provvedimenti disciplinari presi dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato a carico dei propri dipendenti.

TRIBUNALE ROMA (2ª Sez.), 12-24 aprile 1911; Follieri - Ferrovie Stato.

Personale - Infortunio sul lavoro - Operai dipendenti da ditte appaltatrici - Applicabilità della legge speciale. (Art. 32 testo unico 3 Gennaio 1904 n. 51).

Non può considerarsi quale terzo, *cui si renda applicabile il diritto comune, l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, la quale abbia dato in appalto determinati lavori, ed abbia trasferito all'appaltatore l'obbligo di assicurare i propri operai.*

Pertanto nel caso di infortunio toccato ad un operaio alla dipendenza dell'appaltatore la responsabilità civile dell'Amministrazione ferroviaria è subordinata alle condizioni di cui all'art. 32 L. I., e cioè alla esistenza di una sentenza penale, per reato d'azione pubblica, a carico di coloro che essa Amministrazione ha preposto alla direzione e sorveglianza del lavoro.

CASS. TORINO, 27 maggio 1911, Ferrovie dello Stato - Sabini.

Errata-corrige

Al penultimo periodo dell'**Istruzione 3-1911** (*Bollettino N. 29*) aggiungere le parole:

« restando con ciò esonerati dal tenere qualsiasi conto individuale per il personale delle Divisioni stesse ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO IV - 1911

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » **8.00**

Gli abbonamenti decorrono dal 1° gennaio di ogni anno.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all' ufficio degli agenti abbonati: pertanto si prega di comunicare al Servizio I (ufficio bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi provenienti dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO IV - N. 34.

24 AGOSTO 1911

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, agosto 1911 — Tip. Editrice Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80.

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

LEGGE *N. 846 del 21 luglio 1911 relativa ai provvedimenti per le comunicazioni ferroviarie fra Genova e la Valle del Po* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

È autorizzata la costruzione di un tronco di ferrovia per il raccordo diretto della stazione di Ronco, sulla linea Torino-Genova, col tronco Arquata-Tortona, di cui all'art. 1 lettera *d*), della legge 12 luglio 1908, N. 444.

La spesa relativa, prevista in L. 13.000.000, verrà stanziata nella parte straordinaria del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, nella misura seguente:

Esercizio 1911-912	L. 3.000.000
Esercizio 1912-913	» 5.000.000
Esercizio 1913-914	» 5.000.000

Per il detto tronco non sono applicabili le disposizioni dell'ultimo capoverso dell'art. 92 delle tariffe e condizioni pei trasporti sulle strade ferrate, nè si può tener conto del relativo abbreviamento di percorso per la tassazione dei trasporti dei viaggiatori e delle merci.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Racconigi, addì 21 luglio 1911.

VITTORIO EMANUELE.

TEDESCO — SACCHI.

Visto, il *guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* N. 186 del 9 agosto 1911.

REGIO DECRETO *N. 692 del 25 giugno 1911 col quale viene modificato l'art. 28 del regolamento per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il R. Decreto 31 ottobre 1873 con cui fu approvato il regolamento circa la polizia, la sicurezza e la regolarità dello esercizio delle strade ferrate;

Visto l'articolo 28 del regolamento stesso, il quale al comma 1° dispone che « ogni locomotiva in servizio sarà affidata ad un macchinista e ad uno scaldatore che all'occorrenza sappia fermarla »;

Ritenuto che l'esperienza ha persuaso potersi in certi casi e con ben determinate garanzie prescindere dall'osservanza della prescrizione sopra riportata affidando al solo macchinista le locomotive adibite al servizio di manovra nelle stazioni;

Visto il voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici;

Avuto il parere del Consiglio di Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro, segretario di Stato pei Lavori Pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

L'articolo 28 del regolamento circa la polizia, la sicurezza e la regolarità dell'esercizio delle strade ferrate, approvato con R. decreto 31 ottobre 1873, N. 1687, è modificato come appresso:

« Art. 28. — Ogni locomotiva in servizio sarà affidata ad un macchinista e ad un fuochista che all'occorrenza sappia fermarla.

« Ad eccezione del personale addetto alle locomotive e dei funzionari governativi addetti alla sorveglianza dell'esercizio

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* N. 167 del 18 luglio 1911.

della strada, nessuno può salire sulla locomotiva senza un permesso speciale della direzione dell'esercizio.

« Quando le locomotive adibite al servizio di manovra nelle stazioni siano munite di freno ad aria compressa od a vapore che sia a portata del macchinista e le condizioni altimetriche delle stazioni e delle linee lo consentano, il ministro dei lavori pubblici potrà autorizzare l'esecuzione delle manovre negli scali merci delle stazioni stesse con locomotive guidate da un solo agente autorizzato a condurre le locomotive in manovra. In tal caso i segnali eventualmente occorrenti, dovranno essere fatti solo dalla parte del macchinista.

« Le manovre non potranno interessare i binari di corsa, e qualora tali binari dovessero eventualmente essere attraversati con le suddette locomotive, sulle stesse dovrà salire un manovratore per rilevare i segnali fatti dalla parte del fuochista.

« Tali manovratori, da designarsi nominativamente, in seguito ad abilitazione concessa dai competenti uffici di trazione, dovranno essere in grado di fermare la locomotiva nel caso che l'altro agente si trovasse nella impossibilità di continuare il suo servizio.

« Per le linee esercitate direttamente dallo Stato, la facoltà riservata al ministro dei lavori pubblici è deferita al direttore generale delle ferrovie stesse ».

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 25 giugno 1911.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — SACCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

Ordine di Servizio N. 248 (Servizi VII e XI).

Apertura all'esercizio della nuova stazione di Giampilieri e contemporanea soppressione delle fermate di Giampilieri e Ponte Giampilieri.

Dal 20 agosto 1911, verrà aperta all'esercizio la nuova stazione di GIAMPILIERI, sulla linea Messina-Siracusa e dalla stessa data verranno soppresse le fermate di Giampilieri e di Ponte Giampilieri sulla stessa linea.

La nuova stazione di Giampilieri sarà munita dei seguenti impianti:

Fabbricato viaggiatori: al km. 15 + 571,84 (da Messina C.), ed a destra nel senso da Messina a Siracusa.

Binari di corsa: due, compresi fra le progressive km. 15 + 245,91 e km. 15 + 695,91, corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 350.

Scalo merci P. V., con magazzino, piano caricatore scoperto con carico di testa e di fianco e relativo binario allacciato mediante due traversate alla prima linea.

Bilancia a ponte della portata di 30 tonnellate.

Segnali di protezione: due dischi girevoli di seconda categoria situati entrambi a destra dei treni in arrivo ed alla distanza dal rispettivo deviatoio estremo di m. 624, quello verso Ponte Schiavo, e di m. 497 quello verso Scaletta Zanclea.

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 5384 con la chiamata G. L.

I deviatoi inseriti sui binari di corsa sono munti di ferma scambio di sicurezza.

Dalla data suddetta la nuova stazione di Giampilieri verrà abilitata a tutti i trasporti in servizio interno e cumulativo italiano, di viaggiatori, bagagli e cani, merci a Grande Velocità, a Piccola Velocità Accelerata ed a Piccola Velocità Ordinaria, compresi i veicoli ed il bestiame, senza alcuna limitazione.

La stazione di Giampilieri effettuerà il versamento degli introiti alla Cassa Compartimentale di Palermo ogni due giorni (pari) e quindi nel prospetto del Compartimento di Palermo allegato all'Ordine di Servizio N. 275-1908 di contro al nome di Giampilieri dovrà esporsi l'indicazione *C* in luogo di quella *F* ora esistente, e dal prospetto stesso dovrà depennarsi il nome di Ponte Giampilieri con la relativa indicazione.

In conseguenza di ciò saranno da apportarsi alla « Prefazione Generale all'Orario Generale di Servizio 1° maggio 1911 (Parte II) », al volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) », nel fascicolo « Elenco delle stazioni della Rete dello Stato e delle stazioni e degli Scali lacuali ecc. ecc. che partecipano alle Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (1 ottobre 1910) », ed ai prontuari delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni, le modificazioni di cui all'allegato *A* al presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 249. (Servizio VII).

Estensione di servizio nella fermata di Monteroni di Lecce.

(Vedi Ordine di Servizio N. 49-1907).

La fermata di Monteroni di Lecce, sulla diramazione Novoli-Nardò Centrale, attualmente ammessa ai trasporti di viaggiatori, bagagli e cani e delle merci a G. V. limitatamente ai colli non eccedenti i kg. 50 ciascuno senza limite di peso per ogni singolo trasporto, a datare dal 20 agosto 1911, ferme restando le abilitazioni di cui sopra, viene altresì ammessa ai trasporti, tanto in servizio interno che in servzio cumulativo italiano, di merci a P. V. Acc. ed a P. V. Ord., limitatamente ai trasporti a carro completo, e di bestiame, con obbligo alle parti di eseguire le operazioni di carico e di scarico a qualunque classe le merci appartengano, verso abbuono, beninteso, per le merci a P. V. O., delle corrispondenti quote di diritto fisso.

All'uopo la detta fermata è stata munita di piano caricatore con carico di fianco e corrispondente binario tronco allacciato al binario di corsa in entrambi i sensi.

In conseguenza di quanto sopra si dovrà:

nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » a pag. 59, di fronte al nome della stazione di Monteroni di Lecce, aggiungere nelle colonne 9, 10, 12 e 16 rispettivamente le seguenti indicazioni:

A	O (7)	B	F

nella « Prefazione Generale all'Orario Generale di servizio 1° maggio 1911 (Parte Seconda) » a pag. 9, sostituire l'indicazione *LG* esposta contro il nome di Monteroni di Lecce con la seguente: *LB*e-*V*e.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 250. (Servizio VIII).

Tariffa locale n. 217 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 312-1910).

Col 1° Settembre 1911 la tariffa locale N. 217 P. V. serie *B* sarà estesa ai trasporti di « calci idrauliche e cementi » in partenza dalla stazione di *Casale Popolo* ed in destinazione degli scali di *Genova* (*P. C. Calate S. Benigno Calate S. Limbania Calate*), *Savona Marittima* e *Venezia Marittima* con i prezzi, rispettivamente, di L. 5.0257, L. 6.2473 e L. 12.4591.

Per conseguenza, nella serie *B* della tariffa locale predetta, dopo l'indicazione della stazione di Casale dovrà essere iscritta quella di Casale Popolo e tale indicazione ed i prezzi di cui sopra dovranno essere aggiunti nella tabella della serie anzidetta.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 251. (Servizio VII).

Inventario degli attrezzi per trasporti militari, degli attrezzi di carico e delle tabelle indicatorie da carrozze.

(Vedi Ordini di Servizio N. 67-1907 e 63-1908).

A partire dal 1° ottobre 1911 le scritture inventariali degli oggetti specificati nell'Ordine di Servizio N. 63-1908 (escluse le ciambelle per lumi ad olio ed i fanaletti a candela) saranno tutte ed unicamente assunte dalla Gestione Copertoni, Attrezzi e Statistica in Bologna, la quale provvederà a darne carico alle stazioni mediante sub-inventarî, restando inteso che alla compilazione della contabilità relativa provvederà il Servizio Centrale II.

I Servizi II e VII prenderanno in tempo gli opportuni accordi per le disposizioni che sono di loro competenza.

Ordine di Servizio N. 252. (Servizio VIII).

Servizi diretti per viaggiatori e bagagli: " Italo-austro-ungarico " via Peri, Tezze, Pontebba, Cormons e Cervignano e " franco-italo-austro-ungarico " via Ventimiglia, Peri, Pontebba, Cormons e Cervignano.

(Vedi Ordine di Servizio N. 69-1909).

Col 1° agosto 1911 sono stati modificati, in relazione a quanto prescrive la legge N. 310 del 13 aprile 1911, i prezzi dei biglietti dei suindicati servizi diretti.

Si fa luogo pertanto alla diramazione di un 1° Supplemento alla relativa tariffa edizione 1° marzo 1909 (Ordine di Servizio N. 69-1909) che, oltre all'indicazione dei nuovi prezzi, comprende parecchie corrispondenze nuove ammesse, fra le quali quelle istituite per la via di Mestre-Primolano-Tezze (Ferrovia della Valsugana).

In dipendenza del detto aumento delle corrispondenze si allegano al presente i prospetti completi delle corrispondenze costituenti i servizi diretti di cui trattasi, prospetti che sostituiscono quelli annessi all'Ordine di Servizio N. 69-1909.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 253. (Servizio VIII).

Servizio Italo-Germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 241 - 1911).

Nella Parte II B (percorrenza estera) della tariffa diretta italo-germanica, ristampatasi col 16° Supplemento, sono da introdursi le seguenti aggiunte:

Con effetto dal 2 agosto 1911 la stazione di Münsterbusch è stata ammessa alla tariffa eccezionale N. 7 b, con la applicazione dei seguenti prezzi per quintale i quali, col nome della stazione, devono essere introdotti a pagina 550 della detta Parte II B.

		TARIFFA ECCEZIONALE N. 7-b
Münsterbusch. . . .	Pino .	2.35
	Chiasso	2.48
	Peri .	2.75

Colla data del 1 settembre 1911 alle pagine 389-451 della stessa Parte II B, per le sottoindicate stazioni sono da introdursi,

nella colonna della tariffa speciale I b, i prezzi ridotti qui appresso rispettivamente indicati:

		Tariffa speciale N. 1 b
Essen Hauptbhf e Essen Hauptbhf-Filiale Krupp	Pino . . .	3,50 (**)
	Chiasso . .	3,75 (**)
	Peri . . .	4,20 (**)

(**) Prezzo applicabile soltanto agli olii di catrame, di carbon fossile, leggeri (benzolo, toluolo, xilolo, ecc.), aventi a 20° Celsio un peso specifico di almeno 0.850.

		TARIFFA SPECIALE N. 1 *b*
Hagen (Westf.) . . .	Pino . .	3.50 (**)
	Chiasso.	3.75 (**)
	Peri. . .	4.20 (**)
Hilchenbach	Pino . .	3.37 (**)
	Chiasso.	3.62 (**)
	Peri. . .	3.96 (**)
Schwientochlowitz. .	Pino. . .	4.92 (**)
	Chiasso.	5.17 (**)
	Peri. . .	4.36 (**)
	Pontebba	4.52 (**)
Zabrze Koksanstalt .	Pino . .	4.93 (**)
	Chiasso.	5.15 (**)
	Peri. . .	4.34 (**)
	Pontebba	4.49 (**)

(**) Prezzo applicabile soltanto agli olii di catrame, di carbon fossile, leggeri (benzolo ,toluolo, xilolo, ecc.), aventi a 20° Celsio un peso specifico di almeno 0,850.

Colla stessa data del 1 settembre 1911 verranno pure soppressi alle pagine 438 e 451 i prezzi speciali per trasporti di benzolo destinati a Roma attivatisi col 18° Supplemento per le stazioni di Schwientochlowitz e Zabrze Koksanstalt.

Alla pagina 317 dell'Elenco delle stazioni germaniche le indicazioni per Hilchenbach vanno annullate e sostituite come appresso:

Elb.	**Hilchenbach**	Geisweid (1) . .	857	901	974	—

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 254. (Servizio VIII).

Concessione speciale XIV.

(Vedi Ordine di Servizio N. 187 - 1910).

Nell'elenco delle Società ginnastiche ammesse a fruire della Concessione speciale XIV devono aggiungersi, seguendo l'ordine alfabetico delle sedi, i sodalizi qui appresso indicati:

SEDI	DENOMINAZIONE
Fasano	Ricreatorio « Giovanni Bovio »
Rovellasca (Como)	Società « Sport Glub »
Rho	Società Sportiva

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 255 (Servizi VII e XI).

Sistemazione del segnalamento della stazione di Lucca verso Castelnuovo di Garfagnana e Pistoia.

Dalle ore 10 del giorno 6 settembre 1911 il segnalamento della stazione di Lucca verso Castelnuovo di Garfagnana e Pistoia sarà così costituito:

a) Per i treni provenienti da Castelnuovo di Garfagnana da un semaforo ad un'ala di II categoria, posto alla sinistra dei treni cui comanda, a m. 775 dalla punta del deviatoio estremo;

b) Per i treni provenienti da Pistoia da un semaforo ad un'ala di II categoria, posto alla destra dei treni cui comanda, a m. 928 dalla punta del deviatoio estremo;

c) Per i treni in partenza, da un semaforo a due ordini di ali posto a m. 308 dall'asse del F. V., l'ala superiore comanda ai treni in partenza verso Castelnuovo di Garfagnana e l'inferiore a quelli in partenza verso Pistoia.

Tutti i suddetti segnali sono manovrati da un posto di manovra a terra situato presso il passaggio a livello detto delle Tagliate, a metri 648,70 dall'asse del fabbricato viaggiatori.

Coll'attivazione dei nuovi segnali sopra specificati verranno soppressi gli attuali dischi di II categoria a protezione della stazione verso Castelnuovo di Garfagnana e Pistoia.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 *e* 7 *del Compartimento di Firenze.*

Ordine di Servizio N. 256. (Servizi VII e XI).

Soppressione dell'allacciamento al km. 9 + 279 della linea Cecina-Volterra.

(Vedi Ordine di Servizio N. 272-1909).

Dal 1° agosto 1911 è stato tolto d'opera il binario della cava di ghiaia col relativo deviatoio d'allacciamento con la linea Cecina-Volterra al km. 9-279 fra le stazioni di Riparbella e di Casino di Terra, di cui l'Ordine di Servizio N. 242-1909, che resta pertanto annullato.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 *e* 7 *del Compartimento di Firenze.*

Ordine di Servizio N. 257. (Servizio VII).

Servizio di corrispondenza con la ferrovia Ostellato-Comacchio-Porto di Magnavacca della Società anonima per le ferrovie e tramvie Padane.

(Vedi Ordine di Servizio N. 73-1901 ex R. A. ed Istruzione N. 64-1901 ex R. M.)

A datare dal 1° settembre 1911, viene attivato, pel transito della stazione di Ferrara, il servizio di corrispondenza per i trasporti di merci con la Ferrovia Ostellato-Comacchio-Porto di Magnavacca della Società Anonima per le Ferrovie e Tramvie Padane, diramantesi dalla stazione di Ostellato della Tramvia Ferrara-Codigoro esercitata dalla Società medesima.

Tale servizio ha luogo sotto l'osservanza delle stesse norme e disposizioni che regolano il servizio di corrispondenza con la Tramvia Ferrara-Codigoro.

Estensione del servizio di corrispondenza. — Il servizio di corrispondenza viene ammesso per tutti i trasporti tanto in partenza che in destinazione della Ferrovia Ostellato-Comacchio-Porto di Magnavacca e comprende le merci a G. V., a P. V. ed a P. V. Ord., nonchè i trasporti di feretri, numerario, carte-valori, ed oggetti preziosi.

Trasporti esclusi dal servizio di corrispondenza. — Dal servizio di corrispondenza con la Ferrovia Ostellato-Comacchio-Porto di Magnavacca sono esclusi:

a) i veicoli;

b) il bestiame;

c) le materie esplosive di cui alle categorie 11ª, 12ª, 13ª e 14ª dell'allegato 9 alle Tariffe delle Ferrovie dello Stato;

d) le mercanzie il cui trasporto esige vagoni accoppiati;

e) i colli indivisibili di peso superiore alle tre tonnellate.

Stazioni ammesse al servizio di corrispondenza. — Tutte le stazioni delle Ferrovie dello Stato, nonchè quelle delle altre Amministrazioni con le quali esiste servizio cumulativo e di corrispondenza, potranno effettuare i trasporti di cui al precedente punto 1° con le stazioni della Ferrovia Ostellato-Comacchio-Porto di Ma-

gnavacca in quanto le une e le altre siano abilitate ai trasporti stessi.

Le stazioni della Ferrovia Ostellato-Comacchio-Porto di Magnavacca ammesse al servizio di corrispondenza, con l'indicazione delle relative distanze dal transito di Ferrara e dei servizi cui sono abilitate, risultano dal prospetto « Allegato A » al presente Ordine di Servizio.

La stazione di scambio di Ferrara si atterrà, in rapporto al servizio di corrispondenza di cui trattasi, alla Convenzione 2 aprile 1901 per il servizio di corrispondenza con la Tramvia Ferrara-Codigoro.

In base a quanto è detto nel presente Ordine di Servizio si dovranno apportare opportune aggiunte nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi e di corrispondenza con le Ferrovie Secondarie.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 258. (SERVIZIO VIII).

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna.

(Vedi Ordine di Servizio N. 118 e 142-1911)

In dipendenza della Legge 21 Luglio 1911 N. 849 (*) che converte in legge il R. Decreto 27 marzo 1910 N. 211, col quale furono approvate le Condizioni e Tariffe per il Servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna, disponendo in pari tempo che non sono applicabili alle tariffe medesime gli articoli 14 e 15 della Legge 13 Aprile 1911 N. 310 - a cominciare dal giorno 27 Agosto corrente vengono ripristinati i prezzi dei biglietti che pel Servizio cumulativo anzidetto rimasero in vigore a tutto il 31 Maggio 1911, e i diritti fissi per le merci a P. V. che, per quanto

---

(*) Pubblicata nel « Bollettino Ufficiale » n. 33 del 17 agosto 1911.

riflette la Rete di Stato, furono applicati a tutto il 1° maggio suddetto.

È stata pertanto pubblicata la 4ª Appendice alle Condizioni e Tariffe per il ripetuto Servizio Cumulativo, la quale contiene l'allegato N. 1 che annulla e sostituice quello distribuito con la 3ª Appendice edizione 1° giugno 1911.

Detta 4ª Appendice verrà inviata alle stazioni ed Uffici interessanti a cura dell'Ufficio Contabilità Prodotti di Firenze.

Per la correzione dei prezzi attualmente esposti sui biglietti a serie fissa del Servizio cumulativo in parola, il Controllo Prodotti di Firenze fornirà in tempo opportuno, alle stazioni interessate, gli occorrenti « listini di correzione ».

In conseguenza di quanto procede, restano abrogati i punti 4° e VII, rispettivamente, degli Ordini di Servizio N. 118 e 142-1911.

Distribuito agli Agenti delle classi 1, 2, 3, 4 *e* 5, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 259. (Servizio VIII).

Servizi diretti per viaggiatori e bagagli italo-austro-germanico e franco-italo-austro-germanico, via Brennero e Pontebba.

(Vedi Ordine di Servizio N. 216-1908.

Col 1° Luglio 1911 sono stati modificati in relazione a quanto prescrive la legge N. 310 del 13 Aprile 1911 i prezzi dei biglietti dei suindicati servizi diretti.

Si fa luogo pertanto alla diramazione di un 1° Supplemento alla relativa Tariffa, edizione 1° Agosto 1908, nel quale, oltre ai nuovi prezzi, sono comprese le nuove corrispondenze dirette indicate nell'unito prospetto e che sono da aggiungere a quelle risultanti dai prospetti allegati all'Ordine di Servizio N. 216-1908.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 260 (SERVIZIO VIII).

Biglietti diretti e registrazione diretta dei bagagli fra scali lacuali dell'Alta Italia e stazioni svizzere, via Sempione e via Gottardo.

Col primo settembre 1911 entra in vigore una nuova tariffa diramata dalle Ferrovie Federali per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli fra i principali scali lacuali dell'Alta Italia e talune stazioni svizzere per le vie di Domodossola, Luino, Locarno e Chiasso.

Le corrispondenze dirette che figurano nella nuova tariffa di cui trattasi, per le relazioni via Domodossola e per quelle via Luino e Chiasso ,con percorso in transito sulle Ferrovie dello Stato, risultano — rispettivamente — dai quadri allegati sub *A* e *B* al presente Ordine di Servizio.

BIGLIETT. — I biglietti delle relazioni da e per Lugano via Sempione, hanno forma di *libretto;* tutti gli altri biglietti sono in *cartoncino.*

I biglietti di prima classe sono di color *giallo,* quelli di seconda classe di color *verde* e quelli di terza classe di color *bruno.*

I *biglietti a libretto* hanno la copertina e le condizioni stampate nelle varie lingue usate nei territori attraversati, mentre i tagliandi sono stampati nella lingua in uso nel paese per il quale sono rispettivamente valevoli.

I *biglietti a cartoncino* in partenza dall'Italia (nonchè da Locarno) sono stampati in italiano e tedesco, in italiano e francese o soltanto in italiano, secondo che la stazione destinataria si trovi in territorio di lingua tedesca, francese od italiana; quelli in partenza dalla Svizzera sono stampati in tedesco ed in italiano, in francese ed italiano, o soltanto in italiano, secondo che la stazione distributrice si trovi in territorio di lingua tedesca, francese od italiana.

Per i viaggi dei ragazzi dai 4 ai 7 anni, trasportati a mezza tariffa, si usano gli stessi biglietti che per gli adulti staccandone la metà destra dall'apposito tagliando di controllo, se trattasi di biglietti a libretto, od il talloncino speciale numerizzato, se trat-

tasi di biglietti in cartoncino. I biglietti emessi come sopra a metà prezzo per ragazzi debbono portare l'impronta di un timbro « Ragazzo — Enfant ».

I biglietti di andata e ritorno sono tutti in cartoncino e si distinguono colle indicazioni stampatevi « *e ritorno* », « *non trasferibile* ».

Per il servizio di cui trattasi si distribuiscono anche dei biglietti speciali in cartoncino a due sezioni ripiegate l'una sull'altra.

La sezione sottostante è costituita da un tagliando o da due tagliandi di controllo, di cui occorre curare il ritiro con ogni regolarità, secondo le indicazioni che vi sono stampate e che qui appresso si riportano per norma.

Sono a due sezioni sovrapposte:

a) i biglietti di corsa semplice fra il Lago Maggiore e la Svizzera via Locarno o Luino. La relativa sezione — tagliando di controllo — deve essere ritirata dal personale del piroscafo se il viaggio si effettua via Locarno, ed all'uscita dalla stazione di Luino se il viaggio si effettua per questa via;

b) i biglietti di andata e ritorno, pure fra il Lago Maggiore e la Svizzera, via Locarno o Luino. La sezione di controllo è divisa in due talloncini da staccarsi, l'uno nell'andata e l'altro nel ritorno, come in *a*), dal personale del piroscafo o da quello della stazione di Luino, secondo che il viaggio di andata e quello di ritorno abbiano luogo per l'una o l'altra via;

c) i biglietti di corsa semplice fra gli scali del Lago di Como e la Svizzera per la via di Como-Chiasso. La sezione di controllo di questi biglietti, viene ritirata dagli agenti della tramvia a Como.

Non si distribuiscono biglietti facoltativi (*passe-partout*) per le relazioni in parola.

Itinerari. — Quando trattasi di biglietti che ammettono itinerari facoltativi, una volta iniziato il viaggio per uno di detti itinerari, non è permesso al viaggiatore di passare ad altro itinerario neppure acquistando un biglietto ordinario per l'effettuazione del percorso di congiunzione fra i due itinerari.

Validità dei biglietti. — La durata della validità dei biglietti è fissata come segue:

a) *Corsa semplice*: fino a 150 km. di percorrenza complessiva 1 giorno; da 155 a 200 km 2 giorni; da 201 a 300 km. 3 giorni; da 301 a 400 km. 4 giorni;

b) andata e ritorno 10 giorni.

Fermate intermedie. — Sulla percorrenza delle Ferrovie dello Stato i biglietti di cui trattasi in cartoncino non ammettono fermate intermedie; quelli a libretto danno facoltà di fermarsi nelle stazioni estreme di ciascun tagliando, nonchè in una stazione intermedia del percorso del tagliando portante conforme indicazione.

Treni e Piroscafi. — I biglietti sono valevoli per tutti i treni e piroscafi delle Amministrazioni interessate che offrano posti di classe corrispondente, salve le limitazioni risultanti dai rispettivi orari ufficiali.

Sulla linea Gallarate-Varese i biglietti di seconda classe sono valevoli per la prima classe.

Ragazzi. — Pei ragazzi dai 4 ai 7 anni, nonchè pei ragazzi al disotto dei 4 anni pei quali sia domandato un posto apposito, si distribuiscono biglietti di corsa semplice a mezza tariffa. Non si distribuiscono dei biglietti diretti di andata e ritorno a mezza tariffa per i ragazzi.

Bagagli. — Per le stesse relazioni per le quali si distribuiscono i biglietti diretti nel servizio di cui trattasi, si registrano anche direttamente i bagagli. È esclusa per altro la registrazione per e dalla Svizzera, via Sempione, per il transito di Stresa.

Del resto l'accettazione e, rispettivamente, la consegna dei bagagli registrati ai transiti di lago segue colle stesse norme vigenti per i trasporti di bagaglio in servizio cumulativo fra le Ferrovie dello Stato e le Società di navigazione.

Non è ammessa in questo servizio diretto la registrazione dei velocipedi, dei velocimani, delle carrozzine da bambino, dei motocicli, delle automobili, nonchè di colli imballati nella forma usuale del commercio.

La rispedizione dei bagagli, da parte dei viaggiatori che approfittano delle fermate intermedie ammesse, può effettuarsi soltanto qualora la stazione di fermata sia ammessa al servizio diretto dei bagagli con quella di destinazione.

Valgono del resto, relativamente al trasporto dei bagagli registrati nel servizio diretto di cui trattasi, come pure per i bagagli a mano, le condizioni e le norme vigenti per i trasporti della stessa specie in servizio interno italiano ed in servizio internazionale.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2. 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 69 (Servizio VIII).

Apertura dell'Agenzia di città di Velletri.

A datare dal 1° settembre 1911 verrà aperta all'esercizio l'Agenzia di Città di Velletri e, di conseguenza, verrà istituito il servizio dei trasporti a domicilio fra quel comune e la stazione omonima, ai prezzi indicati nell'unito prospetto.

Si dovranno, pertanto, riportare tali indicazioni a pag. 31 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio, edizione 1907, ed aggiungere alla colonna 14, della pag. 103, del Prontuario Generale delle distanze chilometriche, ediz. 1908, le lettere G. P. di fianco al nome della nominata stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 70. (Servizi VII e X).

Specializzazione carri Poz per conto del Servizio X.

Sono stati specializzati per i trasporti di materiale a scartamento ridotto dal Continente alla Sicilia o dall'una all'altra località dell'isola, i carri Poz. 693100 e 693101, sulle fiancate dei quali

— oltre alla indicazione della località di residenza — è stata all'uopo applicata la scritta:

A DISPOSIZIONE DEL SERVIZIO X.

Le stazioni dovranno assolutamente astenersi dall'utilizzare di loro iniziativa i carri in parola, ed ove li ricevano in disguido, provvederanno a ritornarli alla stazione di residenza risultante dalle fiancate, informandone il Servizio Centrale X in Firenze.

Le Officine che riceveranno per riparazioni i carri indicati, dovranno, appena pronti, metterli telegraficamente a disposizione della Divisione Trazione e Materiale del Compartimento al quale appartiene la località designata per loro residenza, e regolarsi per la loro riconsegna secondo le istruzioni che da quella riceveranno.

Distribuita agli agenti delle classi 3, 11.

Per il Direttore Generale
R. RINALDI.

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 248-1911.*

Nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » si dovrà:

a pag. 44, di fronte al nome di Giampilieri, nelle colonne dal 6 al 21 sostituire le attuali indicazioni con le seguenti:

V	B	G	A	O	V	B	S	—	T	F	—	—	1	30	—

e cancellare in calce le annotazioni (7) ed (8);

a pag. 73, cancellare il nome di Ponte Giampilieri con le relative indicazioni e l'annotazione (8) esistente in calce;

a pag. 167, nella tabella 112 sostituire le distanze esposte per Giampilieri con quelle risultanti dall'allegato *B* al presente Ordine di Servizio; cancellare inoltre l'indicazione di Ponte Giampilieri con le relative distanze;

a pag. 239, cancellare il nome di Ponte Giampilieri con le relative indicazioni.

Nella « Prefazione Generale all'Orario Generale di Servizio 1° maggio 1911 (Parte II) » si dovrà:

a pag. 8, di contro al nome di Giampilieri, cancellare l'attuale indicazione LO-a;

a pagina 10, cancellare il nome di Ponte Giampilieri e le relative indicazioni.

Nel fascicolo « Elenco delle stazioni della Rete dello Stato e delle stazioni e degli scali lacuali ecc. ecc. che partecipano alle tariffe speciali 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario marittimo (1° ottobre 1910) » e si dovrà cancellare a pag. 43 il nome di Ponte Giampilieri con le relative indicazioni.

Infine nei prontuari delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni viaggiatori, bagagli e merci, dovranno dalle sottoindicate stazioni essere apportate le seguenti varianti:

Le stazioni situate sulla linea Messina-Siracusa, dovranno cancellare il nome di Ponte Giampilieri con le indicazioni relative e rilevare dal prospetto allegato *B* le nuove distanze per Giampilieri.

Tutte le altre stazioni della Rete dovranno pure cancellare il nome di Ponte Giampilieri e le relative indicazioni; e siccome le distanze da valere per la nuova stazione di Giampilieri risultano identiche a quelle attuali di Ponte Giampilieri, così le stazioni stesse dovranno assicurarsi che le distanze esposte nei prontuarî suddetti di contro al nome di Giampilieri, corrispondano perfettamente a quelle di Ponte Giampilieri, da depennarsi, praticando, se del caso, le necessarie correzioni.

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 248-1911.*

Distanze chilometriche dalla stazione di Giampilieri a quelle sottoindicate:

STAZIONI	Km.	STAZIONI	Km.
Messina Porto.	17	Carruba	55
Messina Centrale. . . .	16	Guardia Mangano . . .	59
Tremestieri.	10	Acireale.	66
Milì	7	Acicastello	72
Galati	6	Cannizzaro	74
Ponte S. Stefano	5	Catania Stazione	80
Ponte Schiavo.	3	Catania Porto	83
Scaletta Zanclea	3	Catania Acquicella . . .	83
Alì	9	Bicocca	87
Nizza di Sicilia	12	Passomartino	95
Roccalumera Mandanici. .	14	Valsavoia	103
Furci.	16	Lentini	108
S. Teresa di Riva . . .	17	Agnone di Siracusa . . .	117
S. Alessio Etneo	20	Brucoli	129
Letojanni	27	Augusta.	136
Giardini Taormina . . .	32	Megara Iblea	143
Alcantara	37	Priolo Melilli	149
Calatabiano	39	S. Panagia.	159
Fiumefreddo Sicilia . . .	42	Siracusa Stazione. . . .	166
Mascali	47	Siracusa Porto	168
Giarre Riposto	50		

Allegato all'Ordine di Servizio N. 252-1911.

Servizi diretti per viaggiatori e bagagli italo-austro-ungarico, via Peri, Tezze, Pontebba, Cormons e Cervignano e franco-italo-austro-ungarico, via Ventimiglia-Peri, Pontebba, Cormons e Cervignano.

Quadri delle corrispondenze dirette.

1. — Servizio con Meidling e con Vienna

(*Biglietti facoltativi per le vie di Pontebba, Cormons o Cervignano*).

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Meidling	Vienna Südbhf o Westbhf	Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Meidling	Vienna Südbhf o Westbhf	Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Meidling	Vienna Südbhf o Westbhf
Alassio	—	c. s.	Milano	—	c. s.	Sestri Levante .	—	c. s.
Alessandria . .	—	c. s.	Napoli (via Roma)	—	c. s.	Siracusa . . .	—	(1) c. s.
Ancona.	—	c. s.	Napoli (via Foggia)	—	c. s.	Torino P. N. . .	—	(1) c. s.
Bari.	—	c. s.	Nervi	—	(1) c. s.	Venezia	c. s.	c. s.
Bologna	—	c. s.	Ospedaletti Ligure	—	c. s.	Ventimiglia . .	—	c. s.
Bordighera . .	—	c. s.	Padova	—	c. s.	Verona P. V. .	—	c. s.
Borgo S. Donnino	—	c. s.	Palermo	—	c. s.	Viareggio	—	c. s.
Brindisi	—	c. s.	Pegli	—	c. s.	Vicenza	—	c. s.
Catania	—	c. s.	Pisa.	—	c. s.	Beaulieu	—	c. s.
Ferrara.	—	(1) c. s.	Porto Maurizio .	—	c. s.	Cannes.	—	c. s.
Firenze S. M. N.	—	c. s.	Rapallo.	—	c. s.	Marsiglia . . .	—	c. s.
Genova P. P. .	—	c. s.	Riccione.	—	(1) c. s.	Mentone	—	c. s.
Livorno C. . . .	—	c. s.	Rimini	—	c. s.	Monaco	—	c. s.
Mantova	—	c. s.	Roma Termini .	—	c. s.	Monte Carlo . .	—	c. s.
Messina.	—	c. s.	S. Remo	—	c. s.	Nizza	—	c. s.
Mestre	—	(1) c. s.	S. Margherita L.	—	c. s.			

c. s. Biglietti di corsa semplice.

(1) Biglietti sistenti nel solo senso dall'Austria-Ungheria all'Italia.

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Linz via Wörgl	Linz via Spittal M.	Merano	Mezolombardo	Mori	Neumarkt-Tramin	Riva sul G.	Roncegno Marter	Rovereto
Bologna	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s.
Bordighera	—	—	c. s.	—	—	—	—	—	—
Brescia.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ceraino	—	—	—	—	c. s.	—	—	—	c. s.
Domegliara	—	—	—	—	c. s.	—	—	—	c. s.
Firenze S. M. N. . .	c. s. (1)	—	c. s.	—	c. s.	—	—	—	c. s.
Genova P. P. . . .	c. s.	c. s. (1)	c. s.	—	c. s. (1)	—	—	—	—
Mantova	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s.
Mestre	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Milano C.	c. s.	c. s. (1)	c. s.	—	c. s.	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s.	c. s.
Modena	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Napoli	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nervi	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ospedaletti L. . . .	—	—	c. s.	—	—	—	—	—	—
Padova.	—	—	—	—	c. s.	—	—	c. s.	c. s.
Parona all' Adige . .	—	—	—	—	c. s.	—	—	—	c. s.
Peri staz.	—	—	—	—	c.s. a.r.	—	—	—	c.s. a.r.
Pescantina	—	—	—	—	c. s.	—	—	—	c. s.
Rapallo	—	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. — Biglietti di corsa semplice. — a. r. — Biglietti di andata e ritorno.
(1) Biglietti esistenti dall' Austria-Ungheria all' Italia.

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Franzensfeste	Gossensass	Hofgastein via Wörgl	Hofgastein via Spittal M.	Innsbruck	Kufstein	Lavis	Levico
Bologna	—	—	—	—	c. s.	—	—	—
Bordighera	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—
Brescia.	—	—	—	—	—	—	—	c. s.
Ceraino	—	—	—	—	—	—	—	—
Domegliara	—	—	—	—	—	—	—	—
Firenze S. M. N. . .	—	—	c. s. (1)	—	c. s.	—	—	—
Genova P. P. . . .	—	—	c. s. (1)	c. s.	c. s.	—	—	—
Mantova	—	—	—	—	—	—	—	—
Mestre	—	—	—	—	—	—	—	—
Milano C.	—	—	c. s. (1)	c. s.	c. s.	—	—	c. s.
Modena	—	—	—	—	—	—	—	—
Napoli	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—
Nervi	—	—	—	—	c. s.	—	—	—
Ospedaletti L. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Padova.	—	—	—	—	—	—	—	—
Parona all' Adige . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Peri staz.	—	—	—	—	—	—	—	—
Pescantina	—	—	—	—	—	—	—	—
Rapallo	—	—	—	—	c. s.	—	—	—

c. s. — Biglietti di corsa semplice. — a. r. Biglietti di andata e ritorno.
(1) Biglietti esistenti nel solo senso dall'Austria-Ungheria all'Italia.

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Arco	Auer	Avio	Badgastein via Wörgl	Badgastein via Spittal M.	Bolzano G. (*Bozen*)	Bregenz	Bressanone	Bruneck (*Brixen*)
Roma Term.	—	—	—	—	—	c. s.	—	c. s.	—
S. Remo	—	—	—	—	—	c. s.	—	—	—
Torino P. N.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Udine	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Venezia	c. s.	—	—	—	—	c. s.	—	c. s.	—
Verona P. N.	c. s.	c. s.	c.s. a.r.	—	—	c.s. a.r.	—	c. s.	c. s.
Verona P. V.	c. s.	c. s.	c.s. a.r.	c. s. (1)	c. s. (1)	c.s. a.r.	—	c. s.	c. s.
Vicenza	—	—	—	—	—	c. s.	—	—	—

c. s. - Biglietti di corsa semplice   a. r. - Biglietti di andata e ritorno.
(1) Biglietti esistenti nel solo senso dall'Austria-Ungheria all'Italia.

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Franzensfeste	Gossensass	Hofgastein via Wörgl	Hofgastein via Spittal M.	Innsbruck	Kufstein	Lavis	Levico	Lindau
Roma Term.	—	—	—	—	c. s.	—	—	c. s.	—
S. Remo	—	—	—	—	c. s.	—	—	—	—
Torino P. N.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Udine	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Venezia	—	c. s. (1)	—	—	c. s.	—	—	c. s.	c. s.
Verona P. N.	c. s.	c. s.	—	—	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	—
Verona P. V.	c. s.	c. s.	c. s. (1)	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	—
Vicenza	—	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. - Biglietti di corsa semplice -- a. r. - Biglietti di andata e ritorno.
(1) Biglietti esistenti nel solo senso dall'Austria-Ungheria all'Italia.

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Linz via Würgl	Linz via Spittal M.	Merano	Mezolombardo	Mori	Neumarkt-Tramin	Riva sul G.	Roncegno Marter	Rovereto
Roma Term.	—	—	c. s.	—	c. s.	—	—	c. s.	c. s.
S. Remo	—	—	c. s.	—	—	—	—	—	—
Torino P. N.. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Udine	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Venezia	—	—	c. s.	—	c. s.	—	c. s.	c. s.	c. s.
Verona P. N. . . .	—	—	c. s.	—	c.s. a.r.	c. s.	c. s.	c. s.	c.s. a.r.
Verona P. V.. . . .	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s.	—	c.s. a.r.	c. s.	c. s.	c. s.	c.s. a.r.
Vicenza	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	c. s.

c. s. - Biglietti di corsa semplice — a. r. - Biglietti di andata e ritorno.
(1) Biglietti esistenti nel solo senso dall'Austria-Ungheria all'Italia.

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Salisburgo (*Salzburg*)	Salisburgo (*Salzburg*) via Spittal M.	St. Michele	Toblach	Trento	Vienna Südbhf	Waidbruck
Roma Term. . . .	—	—	—	—	c. s.	—	—
S. Remo	—	—	—	—	c. s.	—	—
Torino P. N. . . .	—	—	—	—	c. c.	c. s.	—
Udine	—	—	—	—	c. s.	—	—
Venezia	—	—	c. s.	c. s.	c. s.	—	—
Verona P. N. . . .	—	—	c. s.	c. s.	c.s. a.r.	—	c. s. (1)
Verona P. V. . . .	c. s.	c. s. (1)	c. s.	c. s.	c.s. a.r.	c. s.	c. s. (1)
Vicenza	—	—	—	—	c. s.	—	—

c. s. - Biglietti di corsa semplice — a. r. - Biglietti di andata e ritorno.
(1) Biglietti esistenti nel solo senso dall'Austria-Ungheria all'Italia.

— Servizio via Tezze.

Dalle sottoindicate stazioni	a Venezia
Borgo	c. s. a. r.
Caldonazzo	c. s. a. r.
Grigno	c. s. a. r.
Levico	c. s. a. r.
Pergine	c. s. a. r.
Roncegno Marter	c. s. a. r.
Roncogno.	c. s.
San Christoforo d' Ischia. . . .	c. s.
Tezze	c. s. a. r.
Trento	c. s. a. r.
Vill'Agnedo Strigno	c. s. a. r.
Villazzano	c. s.

c. s. - Biglietti di corsa semplice.
a. r. - Biglietti di andata e ritorno.

4. — Servizio via Pontebba.

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Bad Ischl	Badgastein	Budapest D. V. Südbhf	Eger	Graz S. B.	Hofgastein	Klagenfurt Hbhf.	Lubiana (*Laibach*)	Lindau	Linz	Marienbad
Conegliano	—	—	—	—	—	—	c. s.	—	—	—	—
Firenze S. M. N.	—	c. s. (1)	c. s.	—	c. s.	c. s. (1)	c. s.	—	—	c. s. (1)	—
Genova P. P.	—	c. s. (1)	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	c. s. (1)	—
Mestre	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Milano C.	—	c. s. (1)	c. s.	—	c. s.	c. s. (1)	c. s.	—	—	c. s. (1)	—
Napoli	—	—	c. s.	—	—	—	—	—	—	—	—
Padova	—	c. s. (1)	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	c. s. (1)	—
Roma Ter.	—	c. s. (1)	c. s.	—	c. s.	c. s. (1)	c. s.	—	—	c. s. (1)	—
Treviso	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Udine	—	c. s. (1)	—	—	—	c. s. (1)	c. s.	—	—	c. s. (1)	—
Venezia	c. s.	c. s. (1)	c. s.	c. s.	c. s.	c. s. (1)	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.
Verona P. V.	—	c. s. (1)	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	c. s.	—

c. s. — Biglietti di corsa semplice.
(1) Biglietti esistenti soltanto nel senso dall'Austria-Ungheria all'Italia.

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Pörtschach a. S.	Praga Franz Josefs-Bhf (Prag)	Salisburgo K. K. St. B. (Salzburg)	Semmering	Tarvis	Velden a. W.	Villaco (Villach Hbf.)	Vienna Südbhf.	Vienna Westbhf.	Vienna Sudbhf. o Westbhf.
Conegliano . .	—	—	—	—	—	—	c. s.	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s.
Firenze S. M. N.	—	—	c. s.	c. s. (1)	—	—	c. s.	—	—	—
Genova P. P. .	—	—	c. s. (1)	c. s. (1)	—	—	c. s.	—	—	—
Mestre. . . .	—	—	—	—	—	—	c. s.	c. s. (1)	c. s. (1)	—
Milano C. . .	—	—	c. s.	c. s.	—	—	c. s.	—	—	—
Napoli. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Padova . . .	—	—	c. s.	—	—	—	c. s.	—	—	—
Roma	—	—	c. s.	c. s. (1)	—	—	c. s.	—	—	—
Treviso . . .	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s.
Udine	c. s.	—	c. s.	—	c. s.	c. s.	c. s.	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s.
Venezia . . .	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s. (1)	c. s. (1)	—
Verona P. V. .	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—

c. s. — Biglietti di corsa semplice.
(1) Biglietti esistenti soltanto nel senso dall'Austria-Ungheria all'Italia.

5. — Servizio via Cormons

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Abbazia Mat-tuglie	Budapest D. V. Südbhf	Budapest Keleti p. u. (Ostbhf)	Fiume	Gorizia (*Görz Südbhf*)	Graz S. B.	Lubiana (*Laibach*)
Alessandria	—	—	—	—	—	—	—
Bari	—	—	—	—	—	—	—
Bologna	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—
Bordighera	—	c. s.	—	—	—	—	—
Brindisi	—	—	—	—	—	—	—
Buttrio	—	—	—	—	c. s.	—	—
Casarsa	—	—	—	—	—	—	—
Codroipo	—	—	—	—	c. s.	—	—
Conegliano	—	—	—	—	c. s.	—	—
Ferrara	—	—	—	—	—	—	—
Firenze S. M. N.	c. s.	c. s.	c. s. (1)	c. s.	c. s.	c. s.	—
Genova P. P.	c. s.	c. s.	—	c. s.	—	—	—
Livorno C.	—	—	—	—	—	—	—
Mestre	c. s.	c. s.	—	c. s.	c. s.	—	—
Milano C.	c. s.	c. s.	c. s. (1)	c. s.	c. s.	c. s.	—
Modane	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—
Napoli	c. s.	c. s.	c. s. (1)	c. s.	—	—	—
Ospedaletti L.	—	—	—	—	—	—	—
Padova	—	c. s. (1)	—	—	c. s.	—	—
Pordenone	—	—	—	—	c. s.	—	—

c. s. — Biglietti di corsa semplice.
(1) Biglietti esistenti soltanto nel senso dall'Austria-Ungheria all'Italia.

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Monfalcone	Nabresina	Sagrado	St. Peter in Krain	Semmering	Trieste Südbhf.	Vienna Südbhf.
Alessandria	—	—	—	—	—	c. s.	—
Bari	—	—	—	—	—	c. s.	—
Bologna	—	—	—	—	—	c. s.	—
Bordighera	—	—	—	—	—	c. s.	—
Brindisi	—	—	—	—	—	c. s.	—
Buttrio	—	—	—	—	—	—	—
Casarsa	—	—	—	—	—	c. s.	—
Codroipo	—	—	—	—	—	c. s.	—
Conegliano	—	—	—	—	—	c. s.	c. s.
Ferrara	—	—	—	—	—	c. s.	—
Firenze S. M. N.	—	c. s. (1)	—	—	c. s. (1)	c. s.	—
Genova P. P.	—	—	—	—	c. s. (1)	c. s.	—
Livorno C.	—	—	—	—	—	c. s.	—
Mestre	—	c. s.	—	c. s.	—	c. s. a. r.	c. s. (1)
Milano C.	—	c. s.	—	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s.	—
Modane	—	—	—	—	—	—	—
Napoli	—	—	—	—	—	c. s.	—
Ospedaletti L.	—	—	—	—	—	c. s.	—
Padova	—	—	—	—	—	c. s.	—
Pordenone	—	—	—	—	—	c. s.	—

c. s. — Biglietti di corsa semplice. — a. r. — Biglietti di andata e ritorno.
(1) Biglietti esistenti solo nel senso dall'Austria-Ungheria all'Italia.

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Abbazia Mattuglie	Budapest D. V. Südbhf	Budapest Keleti p. u. (Ostbhf)	Fiume	Gorizia (*Görz Sdbhf*)	Graz S. B.	Lubiana (*Laibach*)
Roma Term.	c. s.	c. s.	c. s. (1)	c. s.	—	c. s.	—
Sacile	—	—	—	—	c. s.	—	—
S. Remo	—	c. s.	—	—	—	—	—
S. Giovanni Manzano .	—	—	—	—	c. s.	—	—
Torino P. N.	—	c. s.	—	c. s. (1)	—	—	—
Treviso	—	—	—	—	c. s.	—	—
Udine	c. s.	c. s.	—	c. s.	c.s.-a.r.	c. s.	c. s.
Venezia	c. s.	c. s.	c. s. (1)	c. s.	c.s.-a.r.	c. s.	c. s.
Ventimiglia st. . . .	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—
Verona P. V. . . .	—	c. s. (1)	—	—	c. s.	—	—
Vicenza	—	—	—	—	—	—	—

c. s. — Biglietti di corsa semplice — a. r. Biglietti di andata e ritorno.
(1) Biglietti esistenti nel solo senso dall'Austria-Ungheria *all*'Italia.

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Monfalcone	Nabresina	Sagrado	St. Peter in Krain	Semmering	Trieste Südbhf.	…na Südbhf.
Roma Term.	—	c. s.	—	—	c. s. (1)	c. s.	—
Sacile	—	—	—	—	—	c. s.	—
S. Remo	—	—	—	—	—	c. s.	—
S. Giov. Manzano	—	—	—	—	—	—	—
Torino P. N.	—	—	—	—	—	c. s.	—
Treviso	—	—	—	—	—	c. s.	c. s.
Udine	c.s.-a.r.	c. s.	c. s. (1)	c. s.	—	c.s.-a.r.	c. s.
Venezia	c.s.-a.r.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s. (1)	c.s.-a.r. (2)	c. s. (1)
Ventimiglia staz.	—	—	—	—	—	—	—
Verona P. V.	—	—	—	—	—	c. s.	—
Vicenza	—	—	—	—	—	c. s.	—

c. s. — Biglietti di corsa semplice. — a. r. Biglietti di andata e ritorno.
(1) Biglietti esistenti nel solo senso dall'Austria-Ungheria all'Italia.
(2) Per questa corrispondenza esistono oltre ai normali biglietti di a. r. via Cormons, anche biglietti di a. r. valevoli nell'andata via mare e nel ritorno via Cormons, e viceversa.

6. — Servizio via Cervignano.

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Abbazia Mattuglie	Belvedere	Budapest D. V. Südbhf.	Budapest Keleti p. u. (Ostbbf)	Cervignano st.	Fiume	Gorizia (*Görz Südbhf*)	Grado P. H.	Graz S. B.	Lubiana (*Laibach*)
Bologna	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—
Bordighera	—	—	c. s.	—	—	—	—	—	—	—
Ferrara	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Firenze S. M. N.	—	—	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	—	—	c. s. (1)	—
Genova P. P.	—	—	c. s. (1)	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—
Milano C.	—	c. s. (1)	c. s.	c. s. (1)	—	c. s.	—	c. s. (1)	c. s. (1)	—
Mestre	—	c.s. a.r. (1) (1)	c. s.	—	c. s.	c. s.	—	c.s. a.r.	—	—
Napoli	—	—	c. s. (1)	c. s. (1)	—	c. s. (1)	—	—	—	—
Ospedaletti L.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Padova	—	—	c. s. (1)		—	—	—	—	—	—
Roma Term.	—	—	c. s.	c. s.	c. s. (1)	c. s. (1)	—	—	c. s. (1)	—
S. Remo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Torino P. N.	—	—	c. s. (1)	—	c. s. (1)	c. s. (1)	—	—	—	—
Venezia	c. s.	c.s. a.r. (1) (1)	c. s.	c. s.	c.s. a.r.	c. s.	c.s. a.r.	c.s. a.r.	c. s. (1)	c. s. (1)
Ventimiglia	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—
Verona P. V.	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—
Vicenza	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. - Biglietti di corsa semplice — a. r. - Biglietti di andata e ritorno.
(1) Biglietti esistenti soltanto nel senso dall'Austria-Ungheria all'Italia.

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Monfalcone	Nabresina	Pieris Turriaco	Ronchi Fr. B.	St. Peter in Krain	Semmering	Trieste Südbhf.	Villa Vicentina	Vienna Südbhf.
Bologna	—	—	—	—	—	—	c. s. (1	—	—
Bordighera	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—
Ferrara	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—
Firenze S. M. N. . .	—	c. s. (1)	—	—	—	c. s. (1)	c. s. (1)	—	—
Genova P. P. . . .	—	—	—	—	—	c. s. (1)	c. s. (1)	—	—
Milano C.	—	c. s.	—	—	—	c. s. (1)	c. s.	—	—
Mestre	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	—	—	c.s. a.r.	c. s.	c. s. (1)
Napoli	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ospedaletti L. . . .	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—
Padova	—	—	—	—	—	—	c.s. a.r.	—	—
Roma Term. . . .	—	c. s. (1)	—	—	—	c. s.	c. s.	—	—
S. Remo	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—
Torino P. N. . . .	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—
Venezia	c.s. a.r.	c. s.	c.s. a.r.	c.s. a.r.	c. s.	c. s. (1)	c.s. a.r. (2)	c.s. a.r.	c. s. (1)
Ventimiglia. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Verona P. V. . . .	—	—	—	—	—	—	c. s.	—	—
Vicenza	—	—	—	—	—	—	c. s.	—	—

c. s. - Biglietti di corsa semplice — a. r. - Biglietti di andata e ritorno.

(1) Biglietti esistenti nel solo senso dall'Austria-Ungheria all'Italia.

(2) Per questa corrispondenza esistono, oltre ai normali biglietti di a. r. via Cervignano, anche biglietti di a. r. valevoli nell'andata via mare e nel ritorno via Cervignano o viceversa.

7. — Servizio *in transito* per l'Italia.

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Transito	Cannes	Marsiglia	Mentone	Monte Carlo	Nizza	Ala	Bolzano G. (*Bozen*)	Mori	Rovereto	Trento
		Via Ventimiglia					Via Peri				
Abbazia M. . . .		—	—	—	—	c. s.	—	—	—	—	—
Budapest D. V. Südbhf.	Cormons	c. s.	—	c. s.	c. s.	c. s.	—	—	—	—	—
Budapest Keleti . . p. u. (Ostbhf)	Cormons	c. s.	—	—	—	c. s.	—	—	—	—	—
Fiume	Cormons	c. s. (1)	—	—	—	c. s.	—	—	—	—	—
Graz Südbhf . . .	Cormons	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—
Gorizia Südbhf. (*Görz*)	Cormons	—	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s.
Semmering	Cormons	—	—	—	c. s. (1)	c. s. (1)	—	—	—	—	—
Trieste Südbhf . .		c. s. (1)	—	—	—	c. s.	c. s. (2)	c. s. (3)	—	c. s.	c. s.
Budapest D. V. Sudbhf.	Cervignano	c. s.	—	—	—	c. s.	—	—	—	—	—
Budapest Keleti . . p. u. (Ostbhf)	Cervignano	c. s.	—	—	—	c. s.	—	—	—	—	—
Fiume	Cervignano	c. s. (1)	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—
Graz Südbbf. . . .	Cervignano	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—
Semmering	Cervignano	—	—	—	c. s. (1)	c. s. (1)	—	—	—	—	—
Trieste Südbhf . .		—	—	—	—	c. s. (1)	c. s. (2)	—	c. s.	c. s.	c. s.

N. B. — Per il servizio fra stazioni francesi e Vienna, facoltativo via Ventimiglia-Cormons, Pontebba o Cervignano, veggasi quadro I.

c. s. Biglietti di corsa semplice. — (1) Biglietti esistenti soltanto nel senso dell'Austria-Ungheria alla Francia.

(2) Biglietti esistenti soltanto nel senso da Trieste.

(3) Biglietti esistenti soltanto nel senso per Trieste.

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Transito	Cannes	Marsiglia	Mentone	Monte Carlo	Nizza	Ala	Bolzano G. (*Bozen*)	Mori	Rovereto	Trento
		Via Ventimiglia					Via Peri				
Badgastein	Pontebba	c. s. (1)	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—
Budapest D.V.Südbhf.	Pontebba	c. s.	—	—	—	c. s.	—	—	—	—	—
Graz Südbhf. . . .	Pontebba	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—
Hofgastein	Pontebba	c. s. (1)	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—
Linz	Pontebba	c. s. (1)	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—
Salisburgo K. K. St. B. (*Salzburg*)	Pontebba	c. s. (1)	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—
Semmering. . . .	Pontebba	—	—	—	c. s. (1)	c. s. (1)	—	—	—	—	—
Villaco Hbf. . . .	Pontebba	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—
Badgastein	Peri	c. s. (1)	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—
Bolzano Gries (*Bozen*)	Peri	c. s.	—	c. s.	c. s.	c. s.	—	—	—	—	—
Bressanone (*Brixen*) .	Peri	c. s. (1)	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—
Hofgastein	Peri	c. s. (1)	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—
Innsbruck	Peri	—	c. s.	—	—	c. s.	—	—	—	—	—
Linz	Peri	c. s. (1)	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—
Merano	Peri	c. s.	—	c. s.	c. s. (1)	c. s.	—	—	—	—	—
Salisburgo (*Salzburg*)	Peri	c. s.	—	—	—	c. s.	—	—	—	—	—
Trento	Peri	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—
Vienna Südbhf. . .	Peri	—	—	—	—	c. s.	—	—	—	—	—

N. *B.* — Per il servizio fra stazioni francesi e Vienna, facoltativo via **Ventimiglia-Cormons**, **Pontebba** o Cervignano, veggasi quadro I.

c. s. Biglietti di corsa semplice. — (1) Biglietti esistenti soltanto nel senso dall'**Austria-Ungheria** alla **Francia**.

8. — Biglietti di 3ª classe per operai.

a) — Servizio via Peri.

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Bolzano G. (*Bozen*)	Bregenz	Buchs Rheintal	Costanza (*Konstanz*)	Innsbruck	St. Margrethen	Trento	Würgl
Bologna . . .	—	c. s.	c. s.	c. s.	—	c. s.	—	—
Conegliano . .	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.
Mantova . . .	—	c. s.	c. s.	c. s.	—	c. s.	—	—
Mestre	—	c. s.	c. s.	c. s.	—	c. s.	—	—
Modena . . .	—	c. s.	c. s.	c. s.	—	c. s.	—	—
Montagnana . .	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.
Padova. . . .	—	c. s.	c. s.	c. s.	—	c. s.	—	—
Parma	—	c. s.	c. s.	c. s.	—	c. s.	—	—
Pordenone. . .	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.
Perugia . . .	—	c. s.	—	c. s.	—	—	—	—
Saletto	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.
Thiene	—	c. s.	—	c. s.	c. s.	—	—	—
Verona P. V. .	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.
Vicenza . . .	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.

c. s. Biglietti di corsa semplice.

b) — Servizio via Pontebba.

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Bregenz (*)	Buchs Rheintal (*)	Costanza (*Konstanz*) (*)	St. Margrethen (*)	Vienna S. B.	Vienna Westbhf
Chiusaforte	—	—	—	—	c. s.	c. s.
Codroipo	—	—	—	—	c. s.	c. s.
Pasian Schiavonesco	—	—	—	—	c. s.	c. s.
Pordenone	—	—	—	—	c. s.	c. s.
S. Giorgio della Rich.	—	—	—	—	c. s.	c. s.
Sacile	—	—	—	—	c. s.	c. s.
Spilimbergo	—	—	—	—	c. s.	c. s.
Treviso	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	—	—
Udine	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.

c. s. Biglietti di corsa semplice.
(*) Per queste relazioni esistono 2 serie di biglietti: una via *Franzensfeste*, l'altra via *Badgastein-Schwarzach-St. Veit.*

c) — Servizio via Cormons.

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Barcs	Budapest D. V. Südbhf o Budapest-Kelenföld	Fiume	Graz	Lubiana (*Laibach*)	Sziszeck	Trieste S. B.	Vienna S. B.	Zábráb S. B. (*Agram*)
Buttrio	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s. (1)	c. s.	c. s.	c. s. (1)
Codroipo	—	—	—	—	—	—	—	c. s.	—
Pasian Schiavonesco	—	—	—	—	—	—	—	c. s.	—
Pordenone	—	—	—	—	—	—	—	c. s.	—
S. Giorgio della Rich.	—	—	—	—	—	—	—	c. s.	—
S. Giovanni M.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s. (1)	c. s.	c. s.	c. s. (1)
Sacile	—	—	—	—	—	—	—	c. s.	—
Spilimbergo	—	—	—	—	—	—	—	c. s.	—
Udine	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.

c. s. Biglietti di corsa semplice. — (1) Biglietti esistenti soltanto nel senso dall'Italia.

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 257-1911.*

FERROVIE E TRAMVIE PADANE

SOCIETÀ ANONIMA — SEDE IN MILANO

Ferrovia Ostellato-Comacchio-Porto di Magnavacca

DIREZIONE DELL'ESERCIZIO: FERRARA

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Servizi cui sono abilitate					Distanze in chilom. dalla stazione di scambio di Ferrara
		G. V.	P. V. A.	P. V. O.	Veicoli e Bestiame	Trasp. a domicil.	
S. Giovanni (Ferr. Padane)	Ostellato-Porto di Magnavacca.	G	A	P	—	—	42
Comacchio	Id.	G	A	P	—	—	56
Magnavacca	Id.	G	A	P	—	—	60
Magnavacca Porto . . .	Id.	G (1)	A (1)	P (1)	—	—	61

(1) Limitatamente ai trasporti a vagone completo.

Dal servizio di corrispondenza sono esclusi:

a) i veicoli;

b) il bestiame;

c) le materie esplodenti di cui alle categorie 11, 12, 13, e 14 dell'allegato 9 alle tariffe delle Ferrovie dello Stato;

d) le mercanzie il cui trasporto esige vagoni accoppiati.

e) i colli indivisibili di peso superiore alle tre tonnellate.

Servizio diretto viaggiatori e bagagli fra l'ITALIA e la FRANCIA da una parte la GERMANIA e la BOEMIA dall'altra via Brennero e Pontebba.

Dalle stazioni sottoindicate alle stazioni controindicate o viceversa	Berlino Anhalter Bhf.	Dresda Hbhf.	Erlangen	Görlitz	Jena S. B.	Lipsia Thür Bhf.	Lipsia Bay. Bhf.	Magdeburg Hbhf.	Marienbad	Monaco Hbhf.	Rosenheim
a) via Ala-Brennero											
Bologna	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—	—
Firenze S. M. N. . . .	—	—	c. s. (1)	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—
Genova P. P. . . .	—	—	c. s. (1)	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—
Milano C.	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)
Napoli	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—
Roma Term.	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—	
S. Remo	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—	—
Torino P. N.	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—	—
Venezia.	—	—	c. s. (1)	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—
Verona P. V.	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—	—
b) via Primolano-Brennero											
Venezia	c. s.	c. s.	—	—	—	c. s.	c. s.	—	—	c. s.	—
c) via Pontebba											
Venezia	c. s. (1)	c. s. (1)	—	—	—	c. s. (1)	c. s. (1)	—	c. s. (1)	c. s. (1)	—

c. s. Biglietti di corsa semplice.
(1) Biglietti esistenti nel solo senso dalla Germania all'Italia.

Biglietti (1) **in distribuzione fra scali dei LAGHI MAGGIORE, di COMO e di LUGANO e fra stazioni delle FERROVIE NORD MILANO da una parte, e stazioni delle FERROVIE FEDERALI dall'altra parte, via** ***Baveno*****, oppure** ***Stresa-Domodossola-Sempione*****.**

Dai sottoindicati scali e stazioni alle stazioni svizzere controindicate, o viceversa	Aigle	Bex	Briga (Brig)	Caux	Chamby	Château-d'Œx	Clarens	Ginevra (Genêve)	Glion	Gstaad	Lausanne	Le Châtelard-Trient-local	Les Adants	Leysin	Montreux	Nyon	Sierre (Siders)	Sion (Sitten)	Territet-halte	Vevey
Scali del Lago Maggiore																				
Intra via *Baveno* o *Stresa* } *Domodossola*	—	—	c. s.	c. s. (2)	c. s. (2)	—	—	c. s.	c. s. (2)	—	c. s.	—	c. s. (2)	—	c. s.	—	—	—	—	c. s. (2)
Isolabella Idem	—	—	c. s. (2)	c. s. (2)	c. s. (2)	—	—	c. s. (2)	c. s. (2)	—	c. s. (2)	—	c. s. (2)	—	c. s. (2)	—	—	—	—	c. s. (2
Laveno Idem	—	—	c. s.	c. s. (2)	c. s. (2)	c. s. (2)	—	c. s.	c. s. (2)	c. s. (2)	c. s.	—	c. s. (2)	—	c. s.	—	—	—	—	c. s. (2)
Locarno Idem	c. s. (3)	c. s. (3)	c. s.	c. s. (3)	c. s. (3)	c. s. (3)	c. s.	c. s.	c. s. (3)	c. s. (3)	c. s.	c. s. (3)	c. s. (3)	c. s. (3)	c. s.	c. s. (3)	c. s. (3)	c. s. (3)	c. s.	c. s. (3)
Luino Idem	—	—	c. s.	c. s. (2)	c. s. (2)	c. s. (2)	—	c. s.	c. s. (2)	c. s. (2)	c. s.	—	c. s. (2)	—	c. s.	—	—	—	—	c. s. (2)
Pallanza Idem	—	—	c. s.	c. s. (2)	c. s. (2)	—	—	c. s.	c. s. (2)	—	c. s.	—	c. s. (2)	—	c. s.	—	—	—	—	c. ss (2)
Scali del Lago di Como																				
Via: Como-Varese-Laveno-Baveno o Stresa-Domodossola																				
Bellagio, o Cadenabbia, o Menaggio, o Tremezzo } (*)	—	—	c. s.	—	c. s. (3)	—	—	c. s.	—	—	c. s.	—	—	—	c. s.	—	—	—	—	c. s. (2)
Scali del Lago di Lugano																				
Via: *Ponte Tresa-Luino* / Porto Ceresio-Varese { Laveno / Gallarate-Arona } { Baveno / Stresa } Domodossola																				
Lugano	c. s. (3)	c. s. (3)	c. s.	c. s. (3)	c. s. (2)	c. s. (3)	c. s.	c. s.	c. s. (3)	c. s. (3)	c. s.	c. s. (3)	c. s. (3)	c. s. (3)	c. s.	c. s. (3)	—	—	c. s.	c. s. (3)
Stazioni delle Ferrovie Nord Milano																				
Como N. - Via: *Varese-Laveno-Baveno* o *Stresa-Domodossola*	—	—	c. s.	—	c. s. (2)	—	—	c. s.	c. s. (2)	—	c. s.	c. s. (2)	c. s. (2)	c. s. (2)	c. s.	—	—	—	—	c. s.
Varese N. - Via: *Laveno-Baveno* o *Stresa-Domodossola*	—	—	c. s.	—	c. s. (2)	—	—	c. s.	c. s. (2)	—	c. s.	c. s. (2)	c. s. (2)	c. s. (2)	c. s.	—	—	—	—	c. s.

(1) c. s. Biglietti di corsa semplice. - a. r. Biglietti di andata e ritorno. — (*) Biglietti valevoli per uno qualsiasi dei detti scali. — (2) Biglietti esistenti

Biglietti [1] **in distribuzione fra scali dei Laghi Maggiore e di Como da una parte e stazioni delle Ferrovie Federali dall'altra parte per le vie di Luino, Locarno e Chiasso.**

Dai sottoindicati scali lacuali italiani alle stazioni svizzere controindicate o viceversa	Basilea S. B. B.	Bellinzona	Göschenen	Locarno	Lugano	Lucerna	Gesserete	Zurigo
Scali del Lago Maggiore.								
Via Luino-Pino oppure *via Locarno*								
Arona	—	c.s.a.r.	c.s.a.r. (2) (3)	—	—	—	—	—
Baveno	—	c.s.a.r. (3)	c. s. (3)	—	—	c. s. (3)	—	—
Intra	—	c.s.a.r.	c.s.a.r. (2)	—	—	—	—	—
Isolabella	—	c.s.a.r. (3)	—	—	—	—	—	—
Pallanza	c. s. (3)	c.s.a.r.	c.s.a.r.	—	—	c.s.a.r.	—	—
Stresa	—	c.s.a.r.	c. s. (3)	—	—	c. s. (3)	—	—
Scali del Lago di Como.								
Via Como-Chiasso								
Bellagio o Cadenabbia o Menaggio o Tremezzo (*)	c. s.	c. s.	—	c. s.	c. s.	c. s.	c. s. (3)	c. s.

(*) Biglietti valevoli per l'uno o l'altro di detti scali.

(1) c. s. — Biglietti di corsa semplice. — a. r. Biglietti di andata e ritorno.

(2) Biglietti di 3ª classe.

(3) Biglietti esistenti soltanto nel senso dalla Svizzera.

Aggiunte e modificazioni

al Prontuario - Tariffe pei trasporti a domicilio

Nella pagina 31, aggiungere le seguenti indicazioni:

STAZIONI	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
	Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.) Tassa per ogni spedizione ed operazione di		Numerario		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
	presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni lire mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale di 10 in 10 Kg.			Prezzo per quintale di 10 in 10 Kg.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
(*) Velletri	0.10	—	0.30	0.10	0.30	0.50	0.15	0.30	0.50	0.20	0.25	

Ordine di Servizio N. 9V (Servizio IV).

Indennità agli agenti in servizio a Messina ed in alcune località della tratta Rosarno-Reggio Calabria-Melito Porto Salvo.

L'on. Consiglio d'Amministrazione ha deliberato:

1°) che agli agenti di ruolo ed agli avventizi in servizio continuativo che prestano servizio a Messina, a Reggio Calabria ed a Palmi sia corrisposta dal 1° luglio 1911 a tutto il 30 giugno 1912 e per le sole giornate di presenza in servizio, un'indennità pari ai tre decimi dell'indennità regolamentare di trasferta ed in ogni caso non superiore a L. 100, nè inferiore a L. 30 mensili;

2°) che agli agenti di ruolo ed agli avventizi in servizio continuativo che prestano servizio in località della tratta Rosarno-Melito Porto Salvo, situate in Comuni che abbiano avuto una percentuale di case distrutte o rese inabitabili non inferiore all'80 %, sia corrisposta dal 1° luglio 1911 a tutto il 30 giugno 1912 e per le sole giornate di presenza in servizio, un'indennità di L. 30 mensili. Non saranno quindi ammessi a tale trattamento gli agenti della tratta Palmi (esclusa)-Rosarno, comprendente le stazioni di Gioia Tauro e di Rosarno, nè quelli della tratta Lazzaro (esclusa)-Melito Porto Salvo, comprendente le stazioni di Saline e di Melito Porto Salvo, nelle quali la percentuale delle case distrutte o rese inabitabili è stata inferiore all'80 %;

3°) che le indennità di cui sopra dovranno essere ridotte della metà agli agenti che per ragioni di servizio si recano fuori residenza e percepiscono per tali assenze almeno la diaria, sia pur anche della tabella B) di cui all'art. 25 delle disposizioni sulle competenze accessorie.

per il Direttore Generale
R. RINALDI

SENTENZE

Inammissibilità dell'appello per volontaria esecuzione della sentenza appellata - Contratti per forniture - Ritardi dei sub-fornitori.

1. — *Chi esegue volontariamente e senza esservi costretto da termini perentori una sentenza munita di clausole di provvisoria esecuzione, non può produrre appello nemmeno in forma incidentale.*

2. — *Non costituisce caso di forza maggiore il ritardo del sub-fornitore, fosse anche di sub-fornitori di oggetti brevettati, se sul contratto fu pattuito che tale ritardo esoneri da responsabilità l'aggiudicatario solo nel caso che da prova documentale resulti che il ritardo del sub-fornitore sia stato anch'esso determinato da forza maggiore.*

C. APP. - Roma - Sentenza 28 marzo - 6 aprile 1911 - Ferrovie Stato c. Società « Officine meccaniche ».

Ritenuto in fatto che con citazione 17 agosto 1909 la Società Anonima « Officine meccaniche » di Milano rappresentata dal suo Direttore Generale cav. Antonio Comi, convenisse in giudizio innanzi il Tribunale di Roma l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato in persona del suo Direttore Generale comm. Riccardo Bianchi, e deducendo che la convenuta aveva affidata ad essa istante con 21 contratti di data diversa, che vanno dal 24 dicembre 1904 al 2 aprile 1908, la fornitura di diversi tipi di locomotive e veicoli per l'importo complessivo di 25,386,506.01 e che procedutosi alla liquidazione dei singoli contratti le erano state indebitamente applicate multe ammontanti a lire 2,238,249.49 per ritardi dovuti esclusivamente a casi di forza maggiore, trattenendosi per ciascun

contratto le somme rispettivamente indicate, chiedeva la condanna della convenuta suddetta alla restituzione della menzionata somma, oltre gl'interessi, ai danni ed alle spese del giudizio, il tutto con sentenza provvisoriamente eseguibile. Contestatasi la lite la Società attrice addusse, a sostegno della proposta istanza, che i ritardi lamentati dall'Amministrazione convenuta erano dovuti a forza maggiore che si sarebbe manifestata:

a) nella crisi del mercato siderurgico;

b) nei ritardi dei sub-fornitori e nei vincoli apposti al contratto per la scelta di questi;

c) nei ritardi dei collaudi dei materiali da parte degli agenti dell'Amministrazione;

d) nella deficienza di ragione per la quale i sub-fornitori avevano ritardato la consegna;

e) nella modificazione apportata ai primitivi disegni del materiale specialmente per quanto attiene ai due contratti del 24 luglio 1904 e del 7 luglio 1906;

f) negli scioperi verificatisi dal 1905 al 1908;

g) nella deficienza di mano d'opera.

L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato a sua volta dedusse per opporsi all'accoglimento della domanda:

1.° Che, per quanto concerneva i ritardi dei sub-fornitori, mancava la prova che la Società attrice si fosse uniformata alle prescrizioni contrattuali in ordine ai patti a stipulare con essi, e che in ogni modo mancava la prova documentale della asserta forza maggiore determinante il ritardo delle Ditte.

2.° Che gli scioperi di carattere economico, quali erano quelli addotti dalla attrice, non potevano ritenersi casi di forza maggiore.

3.° Che l'asserta deficienza di vagoni ferroviari non costituiva caso di forza maggiore, attesa la sua prevedibilità.

4.° Che non esisteva prova per quanto concerneva gli asserti ritardi nei collaudi, che invece risultavano fatti colla massima sollecitudine, e che in nessun caso potevano giustificare i ritardi avvenuti nella consegna del materiale.

5.° Che la dedotta crisi nel mercato siderurgico, anche se giustificata da prova, rimontava ad epoca anteriore al 1906 e

perciò era nota all'epoca della stipulazione dei contratti e perciò stesso non poteva costituire caso di forza maggiore.

6.° Che parimenti prevedibile e preveduta era la deficienza della mano d'opera, e perciò non poteva costituire causa legittima per esonerare la Società attrice dalle obbligazioni assunte.

Il Tribunale adito con sentenza 6 maggio 1910, pubblicata il 6 giugno successivo. rigettò le eccezioni pregiudizialmente dedotte dalla Amministrazione convenuta che attenevano alla mancata pattuizione di penalità nei contratti interceduti tra la Società attrice e le Ditte sub-fornitrici, alla mancata denunzia all'Amministrazione dei ritardi e delle cause che li avevano prodotti, nonchè alla improponibilità di un'azione unica per chiedere la restituzione della multa inflitta per ogni singolo contratto, ritenendo invece che aveva giuridico fondamento la deduzione spiegata dall'Amministrazione, la quale tendeva ad obbligare la Società attrice a fornire per ogni singolo contratto apposita e distinta prova dei fatti che si adducevano quali casi di forza maggiore, e dopo avere esposto i concetti che disciplinano la forza maggiore e il caso fortuito, passò in rassegna i singoli fatti addotti dalla Società a giustificazione del proprio assunto.

Così, in ordine alla crisi siderurgica, ritenne che l'esistenza in genere di tale fenomeno economico non poteva mettersi in dubbio e che in tesi di diritto essa doveva ritenersi quale elemento di forza maggiore; ma che in fatto la prova al riguardo era troppo generica ai fini della controversia e nulla di preciso si adduceva concernente l'intensità della crisi, e in ordine alla sua durata ed estensione, rilevandosi altresì che, quand'anche si ammettesse esistente in fatto, essa avrebbe potuto esercitare influenza solo in quell'epoca alla quale si riferiscono i mezzi di prova dedotti dall'attrice, mentre pei contratti conclusi nel 1907 e 1908 non era più a parlarsi di crisi siderurgica dal momento che della stessa non si offriva prova di sorta, e pei contratti conclusi nel 1906 la Società attrice dovè tener presenti le difficoltà del mercato siderurgico nell'atto di assumere le forniture, come le aveva di fatto tenute presenti una all'Amministrazione nel fissare i prezzi su misura più elevata.

Relativamente ai ritardi dei sub-fornitori nelle consegne ostacolanti l'adempimento dell'obbligazione principale, ritenne che

non poteva disconoscersi in essi il carattere di elementi di forza maggiore e ciò perchè, trattandosi di prodotti o brevettati o da ordinarsi presso industriali di esplicito gradimento dell'Amministrazione, sarebbe stato iniquo ed incivile rimproverare alla Società un ritardo che essa non aveva potuto evitare. Ma che anche per questo fatto la prova offerta dalla attrice non integrava quella richiesta dalla legge.

In ordine poi all'altro coefficiente di forza maggiore denunziato dalla Società attrice, consistente nella deficienza dei servizi ferroviari, ritenne che solo nel caso in cui si fosse trattato di fenomeno permanente generale ed eccezionale che avesse prodotto l'arresto nell'economia della produzione o di alcuni rami della stessa, avrebbe potuto tenersi conto anche di quel fenomeno come discriminante la responsabilità dell'attrice.

E poichè occorreva accertare le peculiari circostanze dei fatti sopra denunziati dalla Società prima di emettere al riguardo un fondato giudizio, dispose una perizia collegiale con incarico ai periti di accertare, tenendo presenti gli atti e documenti della causa e gli estratti dei libri in atti:

a) prima d'ogni altro se l'effettiva capacità industriale della Società attrice nel momento della stipulazione di ogni singolo contratto di forniture ferroviarie fosse sufficiente all'esecuzione di ogni singolo contratto nei modi e nei termini stipulati: la specie, natura ed ammontare delle forniture assunte dalla Società verso i terzi anteriormente a quelle assunte verso l'Amministrazione delle Ferrovie;

b) se l'intensità, durata ed estensione della crisi siderurgica, e dei singoli fattori che la determinarono poteva essere preveduta dalla Società nel momento della stipulazione dei contratti di forniture ferroviarie, e se qualche influenza la crisi stessa nei suoi varî fattori abbia esercitato in ogni singolo contratto di forniture;

c) quale influenza, anche in correlazione se del caso, alla crisi siderurgica abbiano esercitato sull'esecuzione di ogni singolo contratto di forniture i ritardi che risultino nelle consegne delle sub-forniture alla Società attrice, avuto riguardo alla specie e qualità dei materiali delle singole sub-forniture e del processo tecnico di costruzione delle forniture principali;

d) se le deficienze dei servizî ferroviari di trasporti denunziate dalla Società avessero tale carattere di anormalità e di eccezionalità da non potersi dalla stessa prevedere, e se, e quale influenza abbiano le medesime esercitato sulla esecuzione dei singoli contratti di forniture;

e) se il ritardo nella consegna delle forniture contemplate nei contratti 24 dicembre 1904 e 7 luglio 1906 sia stato tutto od in parte causato dal fatto proprio dell'Amministrazione ferroviaria.

Quanto ai denunziati ritardi nella esecuzione dei collaudi, ritenne il Tribunale che la prova offerta non fosse giuridicamente apprezzabile, sia perchè essa promanava solo da generiche dichiarazioni contenute in lettere delle Ditte sub-fornitrici alla Società istante, sia perchè con tali dichiarazioni non si poneva in essere che i pretesi ritardi derivassero da negligenza degli agenti collaudatori, e perciò era da respingere tale elemento, scriminatore, addotto dall'attrice suddetta.

Infine quanto agli scioperi riconobbe influenza soltanto agli scioperi di carattere politico o di classe negandola a quelli di carattere puramente economico sul riflesso che questi ultimi non sono nè imprevedibili nè invincibili e poichè la Società non aveva specificata nè provata la natura degli scioperi addotti a sostegno della domanda, dichiarò non luogo a deliberare sul dedotto motivo di forza maggiore.

Munì la sentenza della clausola di provvisoria esecuzione.

Contro questa sentenza ha proposto appello l'Amministrazione delle Ferrovie con atto 8 luglio 1910 deducendo che erroneamente e contro le risultanze degli atti i primi giudici non avevano accolto le eccezioni, deduzioni e conclusioni di essa istante e specialmente perchè, pur ammettendo nella parte motiva della sentenza che pei contratti conclusi nel 1907 e nel 1908 non fosse più a parlare di crisi siderurgica, nel disporre i mezzi istruttori non avevano escluso i detti contratti dalle indagini da farsi dai periti; perchè avevano ritenuto che i ritardi delle Ditte sub-fornitrici brevettate o di gradimento dell'Amministrazione, non dovessero essere a carico della Società delle Officine Meccaniche, anche se questi ritardi non fossero stati determinati da casi di forza maggiore e perchè avevano dichiarato non luogo a deliberare sul dedotto motivo di

forza maggiore relativo agli scioperi, mentre avrebbero dovuto senz'altro dichiararlo inattendibile. E ciò posto conveniva in giudizio innanzi questa Corte la Società anonima suddetta come sopra rappresentata per sentire accogliere il proposto gravame colla reiezione di tutte le domande proposte dalla stessa coll'atto introduttivo della lite, con vittoria di spese del doppio grado di giurisdizione.

Contro la stessa sentenza ha proposto appello incidente la Società Officine Meccaniche colla comparsa 29 novembre 1910, deducendo che la sentenza appellata è censurabile là dove dichiarò non luogo a deliberare sull'elemento di forza maggiore configurata dalla Ditta attrice negli scioperi che perturbarono nel quadriennio 1905-1908 il regolare andamento nelle Officine della Società, in quanto il Tribunale ritenne che, dovendosi distinguere tra sciopero politico generale o di solidarietà e sciopero economico, la Società non avesse fornito la prova sulla natura degli scioperi da essa addotti, mentre sta in fatto che dalla documentazione fornita dalla stessa si rileva facilmente quali tra gli scioperi denunziati nella corrispondenza interceduta tra le Officine Meccaniche e le Ferrovie dello Stato, avessero il carattere di sciopero economico e quali di sciopero generale di solidarietà o politico, ed erroneamente ritennero non costituisca caso di forza maggiore lo sciopero economico, quando l'industriale abbia raggiunto il massimo nelle concessioni all'operaio delegato da un regolare contratto di lavoro.

Che all'udienza in cui fu trattata la causa, i procuratori delle parti, presero le conclusioni superiormente trascritte.

IN DIRITTO.

Sull'appello incidente della Società Officine Meccaniche osserva che esso è inammissibile in rito.

Sta in fatto che, posteriormente alla notifica dell'atto di appello da parte delle Ferrovie di Stato avvenuta il dì 8 luglio 1910, la Società appellata con istanza 15 luglio successivo, dichiarando di voler dare esecuzione alla sentenza appellata e di avvalersi della concessa eseguibilità provvisoria, chiedeva al giudice delegato, la fissazione del giorno, e dell'ora in cui i periti dovevano prestare il prescritto giuramento, e ne otteneva il relativo decreto, e con

altra istanza presentata in Cancelleria il 23 agosto chiedeva allo stesso giudice in base alla su citata sentenza la fissazione del giorno e dell'ora per l'inizio delle operazioni, onde estrarre dai singoli documenti depositati in Cancelleria, gli elementi concernenti la data delle ordinazioni delle singole forniture alle Case sub-fornitrici, i termini di consegna fissati per le singole sub-forniture e l'epoca dell'avvenuta consegna delle medesime. Or tale acquiescenza al pronunziato dei primi giudici da parte della Società in epoca posteriore, come si è visto alla proposizione dell'appello principale, rende inammissibile l'appello incidente, per l'ostacolo del fatto proprio estrinsecatosi nella volontaria esecuzione data alla sentenza.

Potrebbe discutersi sull'effetto dell'acquiescenza prestata dall'appellato prima della notifica dell'appello principale e sostenersi con fondamento che essa sia improduttiva di effetti giuridici di fronte all'avversario, il quale col gravarsi dalla sentenza, ha mostrato di voler riporre tutto in quistione; ma non è lecito dubitare che, se l'appellato abbia dichiarato di accettare la sentenza o abbia come nella specie la Società « Officine Meccaniche » fatta istanza per l'esecuzione della stessa, tale fatto gli inibisca di appellare per incidente, essendogli di ostacolo la prestata acquiescenza.

Nè si opponga in contrario dall'appellato che eseguire un mezzo istruttorio ordinato da sentenza munita di clausola non significhi dimostrare l'intenzione di eseguire la sentenza, avvegnachè se tale principio è esatto allorchè si tratti di espletare una prova testimoniale, in quanto il disposto dell'art. 232 del codice di rito stabilisce sotto pena di decadenza che il termine per far gli esami decorre dalla notificazione della sentenza, non può peraltro tale principio applicarsi nella specie, non trattandosi di prova testimoniale, ma di altri incumbenti pei quali non era a temere alcuna decadenza di termine.

Osserva in ordine all'appello principale che la Amministrazione delle Ferrovie dichiarando di non insistere nelle eccezioni pregiudiziali dedotte in prime cure e di rinunziare ad eccepire che negli atti esistono tali elementi da convincere, com'essa assume senz'altro, che la crisi siderurgica fosse un evento prevedibile ed anzi preveduto dalle parti contraenti nella sua intensità e durata, nonchè a chiedere che siano sottratti al disposto mezzo istruttorio

della causa (la perizia) alcuni accertamenti di fatto, come quelli relativi all'indole della deficienza dei carri, del ritardo nei collaudi e delle modificazioni apportate dall'Amministrazione a talune forniture, che potrebbero invece essere apprezzati convenientemente in base agli atti, insiste nell'investire la sentenza dei primi giudici in due capi: *a)* in quello che attiene al ritardo dei sub-fornitori nel consegnare alla Società delle Officine i materiali da questi richiesti; *b)* e nell'altro che concerne gli scioperi, dedotti quale causa di forza maggiore, in quanto l'appellata sentenza dichiarò non luogo a deliberare sul dedotto motivo.

In ordine al primo punto è a rilevare che l'appellata sentenza ritenne non potersi disconoscere nella speciale materia trattata l'elemento della forza maggiore, sul riflesso che, data l'indole speciale dei contratti nei quali trattavasi di forniture, per le quali occorrevano prodotti o brevettati o da doversi ordinare ad industriale di esplicito gradimento dell'Amministrazione delle Ferrovie, ove fosse provato che la Società delle Officine avesse dato ai sub-fornitori le ordinazioni nei congrui termini, sufficienti all'adempimento delle proprie forniture principali, ed ove fossero provati i ritardi di esse ditte, non sarebbe possibile negare la sussistenza dell'addotto motivo di forza maggiore, scriminatore della responsabilità contrattuale della Ditta.

Però coll'avere ciò ritenuto i primi giudici non posero mente al patto contrattuale.

Invero l'articolo 3 del capitolato amministrativo penultimo alinea dispone che « non potranno essere addotte come cause di « ritardi indipendenti dall'aggiudicatario i ritardi coi quali po- « tessero venire somministrati all'aggiudicatario i materiali ne- « cessarî se non viene prodotta la prova documentata che i ritardi « stessi sono dovuti a causa di forza maggiore ».

Da tale patto assai chiaro ed esplicito emerge che non un qualsiasi ritardo del sub-fornitore basti ad esonerare da responsabilità l'aggiudicatario nei rapporti colla stazione appaltante, ma solo quello dovuto ad un caso di forza maggiore, dimodochè quand'anche nel commettere al sub-fornitore la fornitura l'aggiudicatario abbia prescritto a costui un termine di consegna da rendere possibile il tempestivo adempimento del contratto principale in confronto dell'Amministrazione, ciò non ostante, non potrebbe

andare esente da colpa se pel fatto del sub-fornitore fosse posto in condizione da non rispettare il termine statogli prefisso col suddetto contratto.

Nè vale l'addursi in contrario che l'appaltatore non avesse libera scelta dei sub-fornitori, dovendosi rivolgere a Ditte di esplicito gradimento dell'Amministrazione (Art. 5 capitolato d'oneri generale) e trattandosi, di materiali e di congegni speciali garantiti da brevetto, alle Case che ne sono possessori giacchè la Società delle Officine ben conosceva tale duplice condizione di fatto allorchè assunse l'obbligazione. La difesa dell'appellata insiste nel sostenere che il ritardo del sub-fornitore, sia esso volontario o colposo, costituisca sempre caso di forza maggiore nei confronti dell'aggiudicatorio, qualora esso fosse indipendente dalla sfera d'azione di costui.

Però a tale concetto resiste il patto contrattuale sopra riferito col quale la Società « Officine Meccaniche » assunse la responsabilità di fronte alla stazione appaltante, del ritardo del sub-fornitore, sia esso volontario o colposo, dal momento che fu escluso soltanto quello determinato da forza maggiore.

Che se è vero che il fatto del terzo costituisce caso di forza maggiore, è vero altresì che tale non è il fatto del terzo del quale si debba rispondere. e ciò perchè in tale ipotesi esso s'identifica col debitore nei rapporti col creditore. In sostanza la Società aggiudicataria ha per patto accettato il fatto del sub-fornitore, doloso o colposo, come fatto proprio e come tale ne deve rispondere di fronte alla stazione appaltante, rimanendo soltanto esonerata dalle conseguenze dei ritardi che siano dovuti a forza maggiore.

Ciò posto devesi riformare in questo capo la sentenza appellata, nel senso che devono ritenersi influenti alla ragione del decidere, ai termini del contratto, soltanto i ritardi dei sub-fornitori che siano stati determinati da causa di forza maggiore, ed in questo senso va limitato l'incarico conferito ai periti col disposto mezzo d'istruzione.

Per quanto concerne l'altro capo di gravame, l'Amministrazione delle Ferrovie deduce che a torto i primi giudici dichiararono non luogo a deliberare sul dedotto motivo di forza maggiore relativamente agli scioperi, mentre, a suo dire, avrebbero dovuto dichiararlo inattendibile e come tale respingerlo, dal momento

che la Società Officine, cui incombeva l'onere, non aveva provato che gli scioperi addotti fossero politici o di solidarietà, i soli che erano stati ritenuti costituire forza maggiore.

Le censura però non regge, avvegnachè, se la Società Officine non specificò nè fornì la prova della natura degli scioperi da essa dedotti, partendo dal concetto, a buon diritto ritenuto erroneo dai primi giudici, che cioè lo sciopero, di qualunque natura esso sia, costituisca sempre per l'appaltatore un evento di forza maggiore per le obbligazioni assunte verso i terzi, poichè non trattavasi di un capo di domanda per sè stante, ma piuttosto di uno dei tanti motivi addotti dall'attrice a giustificazione dell'istanza per ottenere la restituzione delle somme trattenute dall'Amministrazione a titolo di multa pei ritardi nelle consegne, e la causa non trovavasi in istato di essere decisa definitivamente in merito, non era consono a giustizia precludere con una statuizione di rigetto l'adito all'attrice per poter supplire alla deficienza della prova addotta in corso di giudizio. Il gravame adunque per questa parte va respinto.

Osserva che è opportuno rinviare le spese del presente giudizio all'esito definitivo della lite, e la causa va rinviata ai primi giudici per l'ulteriore suo corso.

P. Q. M. etc.

ANNO IV - N. 35. 31 AGOSTO 1911

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, agosto 1911 — Tip. Editrice Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80.

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

LEGGE *n. 848 del 21 luglio 1911, concernente l'aumento delle sovvenzioni chilometriche per le ferrovie da concedersi all'industria privata* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Il massimo della sovvenzione chilometrica per le concessioni di ferrovie pubbliche all'industria privata, stabilito dall'art. 13 della legge 9 luglio 1905, n. 413, è portato a L. 10,000 per 50 anni.

Art. 2.

La concessione di linee nell'interno della Sicilia a sezione ridotta con lo scartamento uguale a quello delle complementari sicule costruite per conto dello Stato, può essere fatta dal Governo in uno o più gruppi con una sovvenzione media chilometrica non superiore al massimo stabilito nell'articolo precedente, anche se per ciascuna linea non concorrano le condizioni prescritte dall'articolo 13 della legge 9 luglio 1905, n. 413.

Indipendentemente dalle condizioni stesse può essere accordato il massimo della sovvenzione anche per linee singole in Sicilia, quando costituiscano raccordi o completamenti di linee in esercizio, od a queste colleghino regioni isolate.

Le linee concesse in base alle disposizioni del presente articolo non possono eccedere la complessiva lunghezza di chilometri 500 nel primo quinquennio e di altri 300 nel secondo quinquennio.

Nel caso in cui, a rendere possibile la concessione, in uno o più gruppi, dei primi 500 chilometri, fosse necessario includervi parte degli altri 300 chilometri, il Governo è autorizzato ad anti-

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* n. 196 del 22 agosto 1911.

ciparne la concessione, con che però, agli effetti della convenzione, questo supplemento di linee sia da considerarsi come costruito nel secondo quinquennio.

Art. 3.

A misura che verranno fatte le concessioni, di cui agli articoli precedenti, saranno impostati nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici i relativi stanziamenti.

Art. 4.

Nulla è innovato per le ferrovie della Sardegna alle quali saranno applicate le disposizioni della presente legge con le norme e condizioni stabilite dall'art. 55 della legge 14 luglio 1907, n. 562 e dall'art. 5 della legge 12 luglio 1908, n. 444.

Art. 5.

Prima dell'ultimo comma dell'art. 13 della legge 9 luglio 1905, n 413, sono aggiunte dopo la parola « internazionali », queste altre: « o a raggiungere il confine ».

Art. 6.

Il Governo è autorizzato a trattare per la concessione dei tronchi di completamento della ferrovia Aulla-Lucca indipendentemente dal limite massimo di sovvenzione stabilito nell'art. 1.

L'atto di concessione dovrà essere approvato per legge.

Non facendosi luogo alla concessione entro due anni dalla pubblicazione della presente legge, sarà provveduto alla costruzione dei tronchi stessi a cura diretta dello Stato.

Art. 7.

Ultimata la costruzione della linea Fossano-Mondovì-Ceva, sarà costruito a cura diretta dello Stato il raccordo a Santo Stefano Belbo fra le linee Bra-Nizza e San Giuseppe-Acqui.

La spesa indicata all'art. 1 lettera *f*) della legge 12 luglio 1908, n. 444 sarà inscritta in bilancio a cominciare dall'esercizio 1913-914.

Art. 8.

Il disposto dell'art. 45 della legge 7 luglio 1907, n. 429, è esteso alle ferrovie concesse alla industria privata in pubblico servizio cumulativo con quello delle ferrovie dello Stato.

Art. 9.

Le disposizioni dell'art. 77 della legge 7 luglio 1907, n. 429, sono estese anche alle ferrovie che verranno concesse all'industria privata senza sovvenzione dello Stato.

Art. 10.

È data facoltà al Governo di comprendere nel testo unico di legge per le ferrovie concesse all'industria privata, tramvie a trazione meccanica ed automobili le disposizioni degli articoli 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 della presente legge e quelle dell'art. 3 della legge 14 giugno 1874, n. 1945, dell'art. 1° penultimo comma della legge 12 luglio 1908, n. 444, dell'art. 55 invece dell'art. 53 della legge 14 luglio 1907, n. 562, e della legge 21 luglio 1910, n. 580 provvedendo al loro coordinamento.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Racconigi, addì 21 luglio 1911.

VITTORIO EMANUELE.

SACCHI — TEDESCO.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

R. D. n. 892 del 21 luglio 1911, che approva le disposizioni definitive relative alle competenze accessorie per il personale della trazione elettrica delle ferrovie dello Stato (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429 riguardante l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private;

Sulla proposta dei Nostri ministri segretari di Stato per i lavori pubblici e per il tesoro;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Gli articoli 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113 e 114 delle disposizioni sulle competenze accessorie per il personale delle ferrovie dello Stato aprovato con R. Decreto 22 luglio 1906, n. 417 sono soppressi.

Art. 2.

Alle suindicate disposizioni sono aggiunti il capitolo e gli articoli seguenti:

CAPITOLO IX.

Competenze speciali ai macchinisti e loro secondi ed ai capi deposito della trazione elettrica.

Art. 199. — I macchinisti dei treni elettrici per il servizio inerente alle loro funzioni ricevono i compensi indicati negli articoli seguenti.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* n. 196 del 22 agosto 1911.

Art. 200. — Per ogni ora che si considera come di lavoro è corrisposta al macchinista dei treni elettrici una indennità di L. 0.25.

Si considera come lavoro a tali effetti:

a) il tempo impiegato nei viaggi in servizio ai treni, valutato secondo l'orario e senza tener conto degli eventuali ritardi;

b) il tempo occorrente per le operazioni accessorie prima della partenza e dopo l'arrivo, (oltre quello per eventuali manovre di cui al comma *d*), tempo che per semplicità di valutazione e senza pregiudizio di quanto dispone ad altri effetti il R. decreto n. 477 del 7 novembre 1902 viene computato come segue:

— 45' prima della partenza e 30' dopo l'arrivo con locomotori; 30' prima della partenza e 20' dopo l'arrivo con automotrici, quando il numero delle corse nella giornata è uguale od inferiore a 4;

— 30' prima della partenza e 20' dopo l'arrivo con locomotori;

— 20' prima della partenza e 15' dopo l'arrivo con automotrici, quando il numero delle corse nella giornata è superiore a 4;

c) il tempo impiegato dal personale viaggiando in treno per recarsi ad una data località ad assumere servizio di macchina o ritornare a lavoro compiuto, ed il tempo per viaggi eseguiti accompagnando locomotori od automotrici non in funzione nei casi in cui non compete al personale indennità di trasferta;

d) il tempo impiegato in servizio di manovre o di rinforzo ad eccezione delle manovre che sono eseguite dai locomotori o automotrici dei treni col proprio personale nelle stazioni di passaggio e che non saranno da calcolare essendo già comprese nel tempo di viaggio di cui al comma *a*), nonchè delle manovre in partenza od in arrivo se la durata loro non ecceda 20' per i treni con locomotori e 15' per i treni con automotrici, poichè in tal caso si intendono incluse nelle operazioni accessorie di cui al comma *b*);

e) la quarta parte del tempo in cui un agente è comandato come disponibile in deposito ovvero è di riserva semplice;

f) il tempo in cui un agente accudisce alle manovre di deposito.

La liquidazione delle indennità per ore di lavoro può essere conglobata colla liquidazione delle indennità di percorrenza di cui al seguente art. 201 in base a coefficienti medi applicati alle percorrenze e calcolati sui turni di servizio secondo norme approvate dalla Direzione generale. I coefficienti così stabiliti si applicano anche ai servizi straordinari.

Art. 201. — Per i percorsi fatti in servizio ai treni od alle manovre è accordata ai macchinisti di treni elettrici una indennità di L. 0.60 per ogni 100 km. fino a km. 3000 mensili, e di L. 0.30 per ogni 100 km. al di là di una percorrenza mensile di km. 3000.

Ogni ora di manovra agli effetti della indennità di percorrenza è parificata ad un percorso medio di 6 km.

L'indennità di percorrenza è corrisposta anche per i viaggi che un macchinista di treni elettrici effettua in treno, e di cui il comma c) dell'art. 200, nonchè per i viaggi eseguiti accompagnando locomotori od automotrici elettriche fuori servizio nei casi in cui non gli competa indennità di trasferta.

Art. 202. — Ai macchinisti di treni elettrici in servizio sia ai locomotori che alle automotrici elettriche sarà concesso un premio di cointeressenza nelle economie di lubrificanti e di materie di illuminazione secondo norme da stabilirsi dalla Direzione generale.

Corrispondentemente sarà loro fatta trattenuta per consumo di lubrificanti e di materie di illuminazione in più degli assegni all'uopo stabiliti.

Art. 203. — Per servizi di cambio e di muta o per altre condizioni speciali di servizio (doppie trazioni, piani inclinati, brevi percorsi, ecc.), le indennità per ore di lavoro e di percorrenza potranno essere aumentate nella misura che sarà giudicata opportuna dalla Direzione generale.

Per le corse di prova dei locomotori e delle automotrici nuove o riparate dalle officine non sono corrisposte indennità di percorrenza o per ore di lavoro; in loro sostituzione si assegna uno speciale compenso di L. 4 per ogni 100 km. di percorso reale e proporzionalmente per le frazioni, computando in ogni caso un minimo percorso di 50 km. fra andata e ritorno.

Anche ai macchinisti di treni elettrici che fossero impegnati per speciali esperimenti ed a quelli addetti al servizio dei treni materiali e spartineve, potrà essere assegnato in sostituzione delle indennità e dei premi normali un apposito compenso la cui misura sarà caso per caso determinata dalla Direzione generale.

Eguale metodo di liquidazione potrà essere applicato alla Direzione generale anche in casi di servizio normale quando, a giudizio di essa, la liquidazione si presenti per tal guisa possibile ed opportuna. In tal caso potranno essere conglobate nell'unico compenso anche le indennità di pernottazione di cui l'art. 204.

Art. 204. — E' assegnata ai macchinisti di treni elettrici un'indennità di pernottazione di L. 2 quando restano per servizio fuori residenza dalla mezzanotte alle 5, queste ore comprese, ovvero quando vi arrivano o ne partono in ora cadente in detto intervallo di tempo.

La liquidazione è fatta in base all'orario dei treni, senza riguardo agli eventuali ritardi. Per tener conto però del servizio prestato nelle operazioni accessorie, l'ora di partenza e l'ora di arrivo, agli effetti del computo della pernottazione si considerano rispettivamente anticipata e posticipata, rispetto all'orario, di quantità uguali a quelle indicate nel comma b) dell'art. 200.

Non sono ammesse due indennità di pernottazione per il periodo dalla mezzanotte alle cinque dello stesso giorno.

Art. 205. — L'indennità di pernottazione nella misura di L. 1,50 è corrisposta al personale di macchina addetto alle manovre permanenti nella propria residenza, quando però il servizio suo comprende più di metà del periodo dalla mezzanotte alle cinque; quando invece il servizio medesimo comprende non più di metà di tale periodo, è data al personale mezza indennità di pernottazione.

I periodi di lavoro accessorio non sono considerati, agli effetti della liquidazione delle indennità di pernottazione, al personale addetto alle manovre permanenti.

Art. 206. — I macchinisti di treni elettrici ricevono il trattamento di trasferta nei casi analoghi a quelli previsti dal cap. II per i macchinisti dei treni a vapore.

Essi, se considerati in trasferta, e se percepiscono la relativa indennità, non hanno titolo alle indennità e premi sopra stabiliti:

a) quando viaggiano in treno per recarsi in missione o per tornare in residenza a missione compiuta;

b) quando accompagnano locomotori elettrici o automotrici elettriche fuori servizio;

c) quando prestano sui locomotori o sulle automotrici servizio da pilota al personale non pratico delle linee, o quando viaggiano come secondo, in locomotore o automotrice per istruzione.

Delle due indennità di pernottazione cui possono aver titolo, quella di cui al precedente articolo 204 e quella inerente alla trasferta di cui al capitolo II, è corrisposta al personale di macchina in trasferta solamente la più favorevole.

Art. 207. — Ai macchinisti di treni elettrici in servizio a treni materiali, può essere corrisposto, oltre alle indennità di trasferta, alle indennità ed ai premi ordinari stabiliti dalle presenti norme od al compenso di cui l'art. 203, anche un premio per ogni ora di lavoro dopo le prime 4 di ciascuna giornata nella misura di L. 0.20, quando a giudizio dell'Amministrazione essi abbiano con particolare impegno e diligenza contribuito ad aumentare l'effetto utile dei treni stessi.

Art. 208. — Al macchinista di treni elettrici, che è destinato a disimpegnare permanentemente le funzioni di capo deposito, oltre l'alloggio o il proalloggio o gli speciali assegni inerenti a queste funzioni e di cui agli articoli seguenti, è corrisposto un soprassoldo pari alla differenza fra il minimo stipendio da capo deposito e quello che esso gode. Se tali funzioni sono esercitate solo temporaneamente, invece di detto soprassoldo è a lui corrisposto quello di L. 2 per ogni giornata di servizio, oltre gli speciali assegni di cui agli articoli seguenti ed escluso il proalloggio.

Gli agenti di altre qualifiche incaricati di disimpegnare le funzioni di macchinista di treni elettrici in via permanente o temporanea, ricevono oltre i premi e le indennità stabilite a favore dei macchinisti di treni elettrici dalle presenti norme, anche un soprassoldo per ogni giorno di effettivo servizio in tali funzioni, pari alla

differenza fra il minimo stipendio da macchinista di treni elettrici e quello effettivo di cui fruiscono.

Per la determinazione di tale soprassoldo giornaliero il ragguaglio degli stipendi annui a giornata è fatto in base a 360 giornate.

Il soprassoldo stesso è corrisposto qualunque sia la durata delle funzioni superiori se in servizio ai treni: dopo 4 ore di prestazione, anche se date saltuariamente in 24 ore comunque considerate, in tutti gli altri casi di servizio: e nei casi in cui tale soprassoldo spetti al personale stesso, esso è corrisposto integralmente qualunque sia la durata del servizio nelle funzioni superiori.

I giorni di riposo di cui all'art. 6 delle disposizioni annesse al R. decreto, n. 477, del 7 novembre 1902, sono computati agli effetti del soprassoldo, soltanto per gli agenti addetti in via permanente alle funzioni di macchinista di treni elettrici.

Art. 209. — Ai capi deposito della trazione elettrica è accordato un premio mensile la cui entità è determinata in relazione all'importanza del deposito cui sopraintendono, ed all'ammontare complessivo delle indennità e dei premi liquidati nel mese ai macchinisti di treni elettrici dipendenti. I coefficienti che servono a questa determinazion sono stabiliti dalla Direzione generale.

Il premio non può eccedere le L. 100 per i capi deposito della trazione elettrica che hanno dotazione di locomotori elettrici o di automotrici elettriche per servizio dei treni. Per i capi deposito aggiunti degli stessi depositi il premio può raggiungere al massimo gli otto decimi di quello percepito dal titolare.

Art. 210. — Il premio mensile ai titolari dei depositi senza dotazione di locomotori o di automotrici elettriche per il servizio dei treni può raggiungere al massimo quello dei capi aggiunti dei depositi con dotazione di locomotori o di automotrici elettriche per il servizio dei treni, nella giurisdizione dei quali essi si trovano; il premio agli aggiunti è nove decimi di quello percepito dal titolare.

Art. 211. — Il premio ai capi deposito della trazione elettrica titolari ed aggiunti è pagato in ragione di 1/30 del premio mensile per ogni giorno di effettivo servizio prestato in residenza ed in ragione di 1/2 di tale quota per ogni giorno in cui essi si recano in temporanea missione fuori di residenza per incarichi inerenti al loro deposito, percependo indennità di trasferta. Il capo deposito della trazione elettrica mandato in sussidio ad un deposito diverso da quello cui appartiene, percepisce il premio spettante al posto che egli va a coprire.

Accadendo che in un deposito avente più di un capo deposito, qualcuno di essi si assenti dal servizio ed i rimanenti ne assumano l'intero servizio, il premio che sarebbe spettato agli assenti è ripartito fra quelli che avranno fatto servizio corrispondente alle maggiori funzioni da ciascuno disimpegnate.

Art. 212. — Il premio da liquidare al macchinista di treni elettrici che funziona da capo deposito, è quello che sarebbe spettato all'agente che esso sostituisce durante il tempo in cui avviene la sostituzione.

Art. 213. — Agli agenti che hanno la qualifica di macchinista di treni elettrici e che funzionarono come tali in modo regolare e continuo durante l'anno, può essere assegnato, secondo coefficienti e norme da stabilirsi dalla Direzione generale, un premio annuale di regolarità di servizio il cui massimo ammontare è di L. 120 per coloro che furono continuamente adibiti al servizio con locomotori, e di L. 60 per coloro che furono continuamente adibiti al servizio con automotrici.

È privato dell'intero premio di regolarità di servizio il macchinista di treni elettrici al quale per mancanze commesse durante l'anno si è inflitta una delle punizioni degli ultimi tre gradi: può essere privato in tutto o in parte il macchinista cui sia inflitta la sospensione dal servizio per mancanze di una certa gravità inerenti al servizio di macchina.

Art. 214 — Gli agenti della trazione con qualifica inferiore a quella di macchinista di treni elettrici e che viaggiano sui locomotori o sulle automotrici elettriche in assistenza dei macchinisti titolari, ricevono uni'ndennità per ora di lavoro ed un'indennità per i percorsi fatti in servizio ai treni e alle manovre in misura pari alla metà delle analoghe indennità stabilite pei titolari dai precedenti articoli del presente capitolo e secondo le norme indicate negli articoli stessi.

A tali agenti verrà corrisposta l'indennità di pernottazione stabilita per la loro qualifica dalla tabella *A* annessa al capitolo II delle « Disposizioni sulle competenze accessorie per il personale delle ferrovie dello Stato » quando restano in servizio fuori residenza dalla mezzanotte alle cinque, queste ore comprese, ovvero quando vi arrivano o ne partono in detto intervallo di tempo. La liquidazione di tale indennità di pernottazione viene fatta colle norme cui all'art. 204.

Agli stessi agenti addetti alle manovre permanenti nella propria residenza, sarà corrisposta un'indennità di pernottazione nella misura di L. 1 secondo le norme indicate all'art. 205.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo **osservare.**

Dato a Racconigi, addì 21 luglio 1911.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — SACCHI — TEDESCO.

Visto, il *guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

Ordine di Servizio N. 261. (Servizio VIII).

Servizi internazionali.

Con riferimento all'Ordine di Servizio N. 220-1911 si avverte che, gli aumenti ai prezzi del percorso italiano, di cui gli appositi fogli di modificazioni ed aggiunte diramati con l'Ordine di Servizio N. 118 1911, in merito ai diversi servizi diretti con l'estero, *a datare dal 1° settembre 1911* saranno da applicarsi *per tutti i servizi diretti internazionali ed a tutte indistintamente le spedizioni a P. V.*, in provenienza od in destinazione dell'estero, tanto se in affrancato quanto se in assegnato.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 262 (Servizio VIII).

Ammissione della Ferrovia Rezzato-Vobarno-Vestone alla Convenzione internazionale di Berna.

In seguito ad accordi intervenuti, a datare dal giorno 5 settembre 1911, la Ferrovia Rezzato-Vobarno-Vestone sarà ammessa alla Convenzione internazionale di Berna.

E pertanto da tale data i trasporti a grande e piccola velocità accelerata ed ordinaria da o per l'estero, in provenienza od in destinazione delle stazioni della menzionata Ferrovia, potranno essere scortati dalla lettera di vettura internazionale, ferma restando l'applicazione delle tariffe interne o cumulative della detta ferrovia per il proprio percorso, al pari di quanto già si pratica per le altre ferrovie secondarie italiane, ammesse alla Convenzione in-

ternazionale sopra indicata, ma non comprese nelle tariffe dirette coll'estero.

In conseguenza di quanto sopra, nell'*Istruzione per l'eseguimento dei trasporti delle merci da e per l'estero* (edizione ottobre 1901) e precisamente nella Parte I, Capo I comma *b*) dovrà essere aggiunta la Ferrovia Rezzato-Vobarno-Vestone.

Si rammenta che la pagina 7 in cui devesi fare l'aggiunta è stata annullata e sostituita con altra di cui l'Ordine di Servizio 294-1910.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 263 (Servizi VII e XI).

Trasformazione in stazione della fermata di Zinasco.

Dalle ore 4 del 20 agosto 1911 la fermata di Zinasco sulla linea Pavia-Alessandria è stata trasformata in stazione abilitata agli incroci ed alle precedenze dei treni, con i seguenti impianti:

— Fabbricato viaggiatori al Km. 29 + 391 (da Torreberetti) a sinistra della linea nel senso Pavia-Alessandria.

— Binari di corsa: due compresi fra le progressive 29 + 142 e 29 + 662 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di metri 420.

— Piano caricatore scoperto con carico di fianco e di testa, allacciato alla prima linea verso Alessandria.

— Segnali di protezione: due dischi di seconda categoria, situati a sinistra rispetto ai treni in arrivo alla distanza di m. 562 quello verso Pieve Albignola e m. 566 quello verso Sairano dai rispettivi deviatoi estremi.

— Ufficio telegrafico incluso nel circuito 4391 colla chiamata N. O.

I deviatoi sono muniti di fermascambio di sicurezza e di dischetto indicativo.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 *e* 7 *del Compartimento di Torino.*

Ordine di Servizio N. 264 (SERVIZIO VIII).

Servizio Italo-Germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 2?3-1911).

Con effetto dal 16 agosto 1911 sono entrati in vigore i seguenti prezzi speciali, i quali vanno riportati sotto quelli normali delle rispettive serie, risultanti ora per le sottoindicate stazioni, a pag. 472 *a* e 474 della tariffa eccezionale N. 1 (Metalli), ristampatasi col 23° Supplemento:

		TARIFFA ECCEZIONALE N. 1		
		SERIE		
		l	n	p
		10 tonn.	10 tonn.	10 tonn.
Essen Hauptbhf e Essen Hauptbhf. Filiale Krupp	Pino	2.77 (4)	2.20 (1)	2.20 (1)
Essen Nord e Essen Nord Filiale Krupp	Pino	2.78 (4)	—	—
Friemersheim	Pino	—	2.18 (1)	2.18 (1)

(1) Prezzo applicabile soltanto ai trasporti destinati a stazioni della linea Bardonecchia-Torino-Cavallermaggiore-Cuneo-Vievola ed a quelle situate all'ovest di detta linea, a condizione però che i trasporti stessi siano eseguiti con lettera di vettura diretta.

(4) Prezzo applicabile soltanto ai trasporti di macchine o parti di macchine destinati a stazioni della linea Bardonecchia-Torino-Cavallermaggiore-Cuneo-Vievola ed a quelle situate all'ovest di detta linea, a condizione però che i trasporti stessi siano eseguiti con lettera di vettura diretta.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 265. (SERVIZIO VIII).

Servizio italo-francese.

(Vedi Ordine di Servizio N. 246-1911).

Col 1.° settembre 1911 la stazione di Casalecchio di Reno viene ammessa alla tariffa eccezionale N. 13 per trasporti di filati di canapa, di formio, ecc. in servizio diretto italo-francese P. L. M. ed italo-francese oltre la P. L. M., con l'applicazione dei seguenti prezzi per quintale, che devono essere riportati, col nome della stazione, nelle sottoindicate pagine:

a pag. 204:

		Servizio italo-francese con la P. L. M. — ECCEZIONALE N. 13
Casalecchio di Reno	Ventimiglia.	2.81
	Modane . .	2.83
	Iselle . . .	2.44

a pag. 108:

		Servizio italo-francese con oltre la P. L. M. — ECCEZIONALE N. 13
Casalecchio di Reno	Ventimiglia.	2.81
	Modane . .	2.82
	Iselle. . . .	2.44
	Chiasso. . .	2.00

A pagina 238 della tariffa italo-francese oltre la P. L. M., il prezzo, per la relazione di Concarneau-Modane transito, a vagone completo di 10,000 kg. (riuscito incompleto nella stampa), dovrà essere esposto in frs. « *3,750* ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 266. (Servizio VIII).

Biglietti di abbonamento.

I. — Distribuzione dei biglietti.

Il periodo di tempo in cui i biglietti di abbonamento preparati possono essere tenuti in stazione a disposizione dei titolari è ridotto da 10 a 5 giorni.

II. — Biglietti annullati.

Si è rilevato che le stazioni non ottemperano sempre alle tassative disposizioni contenute negli articoli 8 e 14 delle Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli e telegrafi, ed a quelle riprodotte nell'Ordine di Servizio N. 182-1911 circa l'invio dei biglietti di abbonamento annullati agli Uffici competenti *nello stesso giorno dell'annullamento*.

Importando far cessare siffatta irregolarità si rammenta quanto appresso:

1° I biglietti di abbonamento si intendono *annullati*:

a) quando son trascorsi 5 giorni (V. punto I del presente Ordine di Servizio) dalla data della decorrenza della validità senza che i richiedenti li abbiano ritirati;

b) quando i richiedenti, *prima di firmare i biglietti*, si rifiutano di riceverli per errore di serie o di compilazione, oppure per ritardo occorso nella consegna.

2° I biglietti di abbonamento *annullati* debbono essere trasmessi *nel giorno stesso dell'annullamento*:

a) agli Uffici emittenti, con apposita nota ed in piego raccomandato, se trattasi di biglietti di abbonamento da essi rilasciati (abb: ordinari, abb: intera rete con validità superiore ad un mese, abb: speciali con validità di sei mesi ed un anno, abb: per impiegati governativi e famiglie);

b) al Controllo Prodotti in Firenze, in piego raccomandato unitamente al mod. I-211, quando trattasi di biglietti preparati ed emessi dalla stazione stessa che ne eseguisce l'annullamento

(abb: intera rete con validità di un mese, abb: speciali con validità fino a tre mesi, abb: per studenti) e quando trattasi di biglietti per agenti ferroviari e loro famiglie;

c) alla stazione di preparazione, con rivalsa del prezzo d'abbonamento, se trattasi di biglietti di cui al punto precedente, ad essa richiesti ed avuti in sovvenzione.

In quest'ultimo caso la stazione di preparazione emittente del biglietto, deve svincolare la controrivalsa, ed operare poi come se l'annullamento fosse avvenuto a sua cura (precedente comma *b*).

Qualora si trattasse poi di dover annullare eccezionalmente un biglietto di abbonamento *già firmato dal titolare*, si rammenta che, conforme è già stato avvertito col punto 9 della circolare N. 193-1908 dell'ex Servizio IX, tale annullamento è subordinato all'osservanza delle disposizioni del secondo capoverso dell'art. 14 delle Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli e telegrafi, vale a dire che è da ammettersi solo quando risulti assolutamente provato che il biglietto non è stato in alcun modo utilizzato.

Il biglietto poi deve essere spedito al Controllo Prodotti di Firenze *il giorno stesso dell'annullamento con apposito rapporto giustificativo.*

Nel raccomandare a chi spetta di far strettamente osservare tutte le disposizioni suesposte, si previene che non saranno più accettati per l'annullamento i biglietti di abbonamento che fossero restituiti oltre il limite di tempo stabilito.

III. — Restituzione dei depositi cauzionali.

Per i biglietti di abbonamento ordinari a pagamento rateale — esclusi quelli per studenti — si rammenta che giusta le disposizioni contenute nell'Ordine di Servizio N. 243-1909, il rimborso del deposito cauzionale di L. 5 deve aver luogo integralmente anche se i biglietti stessi non sono completamente usufruiti.

IV. — Invio al Controllo Prodotti degli scontrini di biglietti di abbonamento a pagamento rateale.

Non poche stazioni trasmettono insieme ai documenti allegati alla contabilità Mod I 212 gli scontrini di biglietti di abbonamento a pagamento rateale già utilizzati.

Devesi quindi rammentare al personale interessato la disposizione di cui al punto 3° dell'art. 8° delle vigenti Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli e telegrafi, secondo la quale gli scontrini utilizzati ritirati dalle stazioni *debbono essere allegati* alla parte centrale del Mod. I-203 bis e trasmessi con questa al Controllo Prodotti di Firenze, accompagnati dall'apposito elenco Mod. I-229.

V. — ABBONAMENTI PER STUDENTI.

Alcune stazioni non ammesse alla preparazione dei biglietti di abbonamento per studenti contabilizzano erroneamente i biglietti stessi mentre il loro importo deve servire per lo svincolo della relativa rivalsa eseguita dalla stazione emittente coll'invio del biglietto. E poichè tale procedimento è cau.. di complicazioni contabili, si invitano le stazioni a voler attenersi strettamente a quanto in proposito è stabilito dal punto 5° delle citate norme contabili.

VI. — CONTABILIZZAZIONE DELLE TESSERE.

Essendosi riscontrato che diverse stazioni assumono a debito l'importo delle tessere limitandosi a scritturarlo a parte sull'estratto del conto corrente Mod. I-502, si fa presente che detto importo deve essere contabilizzato nel prospetto XII del resoconto Mod. I-213, giusta quanto è detto all'art. 23 delle suaccennate Norme contabili.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 267. (SERVIZI VIII e XI).

Trasformazione in stazione della casa cantoniera di Tombolo.

Dalle ore 6 del giorno 30 giugno 1911, la Casa Cantoniera di Tombolo, della linea Livorno-Pisa-Firenze, è stata trasformata ai soli effetti del servizio movimento in stazione, con collegamento fra i due binari di corsa, e con:

fabbricato viaggiatori provvisorio al km. 87 + 741 (da Firenze) a destra nel senso da Livorno a Firenze;

due binari per le precedenze in regresso, dei quali uno pei treni dispari e l'altro pei treni pari, della capacità di 65 veicoli ciascuno;

segnali di protezione: due dischi girevoli di seconda categoria, situati a sinistra dei treni cui comandano ed alla distanza dall'asse del F. V. di m. 1200 quello verso Livorno Centrale e di m. 969 quello verso Pisa Centrale;

ufficio telegrafico incluso nel circuito 4856 con la chiamata T.

Dalla data suddetta sono stati soppressi i dischetti di protezione del P. L. al km. 87 + 727, presso il F. V.

Dal giorno 3 settembre 1911, la Casa Cantoniera di Tombolo viene definitivamente trasformata in stazione ed abilitata, senza alcuna limitazione, ai trasporti di viaggiatori, bagagli e cani.

La stazione di Tombolo effettuerà il versamento degli introiti alla Cassa Compartimentale di Firenze, quattro volte al mese e quindi il nome della stazione stessa sarà da indicarsi nel prospetto del Compartimento di Firenze, allegato all'Ordine di Servizio N. 275-1908, con la lettera F.

Per le aggiunte da praticarsi in relazione a quanto sopra nella « Prefazione Generale all'orario generale di servizio (Parte seconda) », nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » nei Prontuari manoscritti in uso nelle gestioni ecc., vedasi l'allegato A al presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 268 (Servizio VIII).

Trasporti per conto delle Società Cooperative di consumo fra gli agenti ed operai ferroviari.

(Vedi ordine di Servizio N. 221-1911).

Alla Società Cooperativa di consumo di Rogoredo è stata revocata la concessione della tariffa ridotta per i trasporti effettuati a nome e per conto di detta Società, essendo stati ammessi a far parte della medesima operai estranei all'Amministrazione.

D'ora in avanti non dovranno, quindi, essere più accettate a tariffa ridotta spedizioni fatte in nome e per conto della ripetuta Società Cooperativa, la quale, a tale effetto, dovrà essere cancellata dall'elenco allegato A al regolamento, di cui l'Ordine di Servizio N. 167-1911.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 269. (Servizio VII).

Estensione di servizio nella stazione di Sette Bagni.

La stazione di Sette Bagni, della linea Firenze-Chiusi-Roma, attualmente ammessa oltrechè al servizio viaggiatori, bagagli e cani, a quello delle merci a G. V. limitatamente ai colli non superanti i kg. 50 cadauno senza limite di peso per ogni singola spedizione, e a quello della P. V. Accelerata, compreso il bestiame e della P. V. Ordinaria, limitatamente ai trasporti a carro completo, dal 1° settembre corrente anno viene abilitata, senza limitazione alcuna, al servizio delle merci tanto a Grande che a Piccola Velocità Accelerata ed a Piccola Velocità Ordinaria, compreso il bestiame ed esclusi i veicoli.

Per conseguenza, a pagina 92 del « Prontuario Generale delle distanze chilometriche (Edizione 1° luglio 1908) » si dovranno cancellare, nelle colonne 8, 9 e 10 di fronte al nome di Sette Bagni i richiami (1), (9) e (9) e sopprimere la nota (9) in calce;

nella « Prefazione Generale dell'Orario Generale di Servizio 1° maggio 1911 (Parte seconda) » a pagina 12, l'indicazione LL° — V° esposta di fronte al nome della stazione di Sette Bagni, sarà da sostituirsi con l'altra: L° — V°.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 270. (Servizio VII).

Estensione di servizio nella stazione di Fontaniva.

La stazione di Fontaniva, della linea Vicenza-Cittadella-Treviso, attualmente ammessa, oltrechè al servizio viaggiatori, bagagli, cani e merci a G. V., a quello a P. V. O. pei soli trasporti di ghiaia e ciottoli a carro completo effettuati in base all'apposita tariffa locale e pei trasporti a carro completo colle norme dell'Avvertenza *C* a pag. 5 del « Prontuario Generale delle distanze chilometriche (Edizione 1° luglio 1908) » delle Ditte Convenzionate Giovanni Peron e Zillo e C., dal giorno 4 settembre 1911, viene abilitata, senza restrizione alcuna, al servizio delle merci a P. V. Accelerata ed a P. V. Ordinaria, compresi i veicoli ed il bestiame, tanto in servizio interno che in servizio cumulativo italiano.

La stazione stessa è stata dotata degli impianti all'uopo necessari, e cioè:

tre binari merci;

magazzino merci;

piano caricatore scoperto con carico di testa e di fianco.

In conseguenza di quanto sopra si dovrà:

Nella « Prefazione Generale all'orario generale di Servizio 1° maggio 1911 (Parte seconda) » a pag. 8 di fronte al nome della stazione di Fontaniva, cancellare l'indicazione LO-a.

Nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » a pag. 40 di fronte al nome della stazione di Fontaniva, cancellare il richiamo (II) nella colonna 10 e la relativa nota in calce alla pagina stessa, ed esporre nelle colonne 9, 11 e 12 rispettivamente le seguenti indicazioni:

A	V	B

a pag. 226 cancellare le distanze virtuali di Fontaniva, ai transiti di Villa S. Giovanni e Reggio Calabria Porto, nonchè i richiami (1) e 2().

Inoltre, nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni merci, di contro al nome della stazione di Fontaniva, si dovrà cancellare il richiamo (1) nonchè la distanza virtuale contrassegnata col richiamo (2).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 71 (SERVIZIO X).

Contrassegni per veicoli riparati dalle officine dell'Amministrazione.

A partire dal 1° ottobre 1911, a tutti i veicoli, siano essi carrozze, bagagliai o carri di proprietà dell'Amministrazione e a tutte le carrozze postali e cellulari, che escono riparati dalle officine ferroviarie dello Stato, si dovrà applicare su ciascuna testata, nell'angolo inferiore della cassa a sinistra di chi guarda la fronte del veicolo e appena al disopra della traversa di testa del telaio, un contrassegno indicante l'officina che ha eseguita l'operazione, l'entità di questa e la data (giorno, mese ed anno) di uscita dall'officina del veicolo riparato.

Nessun contrassegno sarà posto ai veicoli riparati dalle squadre di rialzo nè a quelli che, pur essendo stati riparati da un'officina ebbero piccole riparazioni.

Saranno pure esclusi dall'applicazione del contrassegno i veicoli privati iscritti nel parco delle ferrovie dello Stato (ad eccezione delle carrozze postali e cellulari), i veicoli di proprietà della Amministrazione dati a nolo ai privati, i carri che l'Amministrazione ha in noleggio e tutti gli altri veicoli che non sono di proprietà delle Ferrovie dello Stato.

L'entità della riparazione sarà indicata colle lettere *M*, *G* o *R* secondo che, conformemente ai criteri in uso, il veicolo avrà ricevuto una media, una grande o radicale riparazione.

L'entità della riparazione segnata sulle testate del veicolo dovrà corrispondere a quella indicata sui moduli *L* 102-a e *L* 102-b.

Il giorno ed il mese di uscita dall'officina saranno segnati sotto forma di frazione, dove il numeratore starà ad indicare il giorno

ed il denominatore il mese: accanto alla frazione sarà segnato l'anno per mezzo delle due cifre terminali. Il tutto dovrà essere disposto conformemente all'esempio qui sotto:

OFFICINE FIRENZE

Rip. M $\frac{29}{5}$ 11

I tipi delle lettere e dei numeri del contrassegno saranno quelli indicati nel disegno che verrà inviato a ciascuna officina della Rete.

Le lettere ed i numeri del contrassegno saranno fatti con tinta ad olio di color rosso cinabro sulle carrozze e sui bagagliai, di color bianco sui carri.

Ai carri a sponde basse il contrassegno sarà pure applicato sulle sponde di testa ancorchè mobili: se poi ad una testata esiste la garetta del frenatore posta in corrispondenza del respingente colmo, il contrassegno per tale testata sarà applicato sulla faccia esterna della garetta.

Ai carri scoperti senza sponde di testa il contrassegno verrà posto sulle traverse di testa del telaio fra le estremità di ciascuna di esse e la base della custodia del respingente colmo se vi è spazio sufficiente, in caso diverso fra detta base ed il gancio di trazione. Se poi ad una testata esiste la garetta coperta del frenatore, il contrassegno per tale testata verrà posto sulla faccia esterna della garetta.

Per i carri serbatoio il contrassegno sarà applicato sulle fronti del serbatoio stesso (o di uno dei serbatoi inferiori se ve ne sono diversi), sia esso rivestito o no di legno.

L'officina della Rete che riceve in riparazione un veicolo munito del contrassegno della riparazione precedente dovrà riportare nella prima colonna dei fogli interni dei mod. *L* 102-a e *L* 102-b sotto la dicitura di « precedente riparazione » il contrassegno di cui il veicolo è munito. Gli agenti addetti alla sorveglianza dei lavori di riparazione presso le officine private dovranno pure indicare tale contrassegno sulla pagina esterna dei mod. *L* 148-c per tutti i veicoli muniti del contrassegno di una riparazione eseguita nelle officine della Rete.

Su tutti i veicoli ai quali sia stata eseguita una media grande o radicale riparazione, le officine dell'Amministrazione dovranno cancellare il contrassegno della riparazione precedente, sia esso di un'officina della Rete o privata, che eventualmente ancora vi esistesse, e applicare il proprio.

***

Fermo restando quanto sopra, a parziale modificazione di quanto è detto nell'ultimo comma della circolare N. 60-1908 di questo Servizio, sui contrassegni per i veicoli riparati dall'industria privata, si prescrive ora che tali contrassegni non vengano completamente cancellati quando sia scaduta la garanzia della Ditta riparatrice, ma siano semplicemente barrate con una linea bianca sottile le parole: garanzia scade il 31-8-1911.

Circolare N. 72 (Servizio VIII).

Trasporti a domicilio a Catanzaro Sala.

(Vedi Circolare N. 7-1911)

A datare dal 1.° settembre 1911 l'attuale prezzo di L. 0,15 pel trasporto a domicilio dei pacchi ferroviari alla stazione di Catanzaro Sala, viene elevato a L. 0,25.

Analoga modificazione dovrà farsi, pertanto, alla pagina 15 del Prontuario Tariffe pei trasporti a domicilio, edizione 1907.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 73 (Servizio VIII).

Trasporti a domicilio a Milano Porta Sempione.

(Vedi Ordine di Servizio N. 239-1911).

In aggiunta a quanto venne partecipato con l'Ordine di Servizio N. 239 1911, si avverte che, stante l'abilitazione della stazione di Milano Porta Sempione al servizio della piccola velocità ordinaria in collettame, è stato esteso alla stazione stessa il servizio

dei trasporti a domicilio per le merci a piccola velocità, alle condizioni ed ai prezzi in vigore per le altre stazioni di Milano.

In conseguenza, a pag. 21 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio, edizione 1907, dopo il nome della stazione di Milano P. R., si dovrà aggiungere quello di Milano P. S., riportando i prezzi indicati nelle colonne 9, 10, 11 e 12 per la detta stazione di Milano Porta Romana.

Inoltre, nella colonna 14, alla pag. 56 del Prontuario Generale delle distanze chilometriche, ediz. 1908, di fianco al nome della stazione di Milano Porta Sempione, si dovrà aggiungere la lettera P.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

p. il Direttore Generale
M. BERRINI.

Allegato A all'Ordine di Servizio N. 2671911.

Nella « Prefazione Generale all'Orario Generale di servizio (parte 2ª) » a pagina 13 ,si dovrà considerare il nome di Tombolo come scritto in carattere minuscolo ordinario, e sostituire l'indicazione *LB*, con quella: *B*.

Nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » si dovrà:

a pag. 98 cancellare l'indicazione di Casa Cantoniera di fianco al nome di Tombolo, i richiami (6) e (7) nelle colonne 6, 7 e 13 e la nota (7) in calce;

alle pag. 136, 139, 140, 142 e 143, nelle tabelle 63, 71, 71-A, 73 e 73-A, considerare il nome di Tombolo come scritto in carattere ordinario e sostituire le distanze attuali con quelle indicate nei prospetti dell'Allegato B;

a pag. 236, sopprimere l'indicazione di Casa Cantoniera di contro al nome di Tombolo, e alla nota *** a piè di pagina aggiungere: « da valere per la tassazione dei trasporti viaggiatori, bagagli e cani ».

Inoltre, nei Prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni viaggiatori, bagagli e cani, le stazioni dovranno depennare l'indicazione di « casa cantoniera » di contro al nome di Tombolo, ed esporre la distanza ed il relativo istradamento, regolandosi nei modi seguenti:

Le stazioni situate sulle linee Bologna-Pistoia-Livorno-Firenze, Pisa-Empoli-Firenze, Empoli-Chiusi, Asciano-Montepescali, Pisa-Roma e diramazioni per Volterra, Ladispoli-Fiumicino, rileveranno la distanza per Tombolo dalle tabelle 63, 71, 71-A, 73, 73-A, del Prontuario Generale delle distanze chilometriche » già modificate come sopra è detto.

Le stazioni al nord di Pisa verso Viareggio, Sarzana ed oltre o verso Lucca, Pistoia ed oltre, formeranno la distanza per Tombolo aggiungendo km. 10 a quella di Pisa.

Le stazioni oltre Firenze e quelle oltre Chiusi, che per Pisa hanno l'istradamento computato in transito o di Firenze-Empoli o di Chiusi-Empoli, formeranno la distanza per Tombolo aggiungendo km. 9 a

quella di Pisa, se tale distanza risulta computata in transito di Firenze, e km. 10 invece se computata in transito di Chiusi.

Le altre stazioni della Rete, formeranno la distanza per Tombolo aggiungendo km. 11 a quella di Livorno Centrale.

L'instradamento da esporsi sarà quello della stazione che avrà servito per base nella formazione della distanza.

Il nome della stazione di Tombolo e le indicazioni relative all'instradamento ed alla distanza dovranno essere riportati nella sede opportuna nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai transiti marittimi, ecc., da valere per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli in servizio diretto ferroviario-marittimo (Edizione 1° marzo 1911) ».

Infine, in tutte le altre pubblicazioni di servizio dovrà essere cancellata l'indicazione di « Casa Cantoniera » di contro al nome di Tombolo.

Allegato **B** *N. 1 all'Ordine di Servizio N. 267-1911.*

Distanze chilometriche dalla stazione di TOMBOLO alle altre sottoindicate

Linea **Bologna-Pistoia-Livorno-Firenze** *(Tabella 63).*

STAZIONI	Km.	STAZIONI	Km.	STAZIONI	Km.
Bologna. . . .	175	Pistoia	77	Pisa C. e P. Nuova	10
Borgo Panigale .	171	Pontelungo . . .	76	Pisa Porta Fiorentina	11
Casalecchio di Reno	166	Serravalle Pistoiese	72	Bivio Calambrone.	7
Pontecchio . . .	161	Pieve Monsummano	65	Livorno S. Marco.	9
Sasso.	157	Bagni di Montecatini.	64	Livorno Torretta .	9
Marzabotto. . .	149	Borgo a Buggiano	60	Livorno Marittima	11
Pioppe di Salvaro .	143	Pescia	57	Montale Agliana .	85
Mergato. . . .	137	Montecarlo S. Salvatore	52	Prato.	93
Rivia.	129	Altopascio . . .	47	Calenzano . . .	98
Bagni della Porretta	117	Porcari	43	Sesto Fiorentino .	103 96
Ponte della Venturina. . . .	114	Tassignano . . .	39	Castello	106 93
Molino del Pallone	110	Lucca.	34	Rifredi e Scalo bestiame. . . .	108 91
Pracchia. . . .	102	Montuolo . . .	29	Firenze S. Maria Novella . . .	111 88
Corbezzi. . . .	95	Ripafratta . . .	26	Firenze Porta al Prato	114 87
Piteccio. . . .	89	Rigoli	22		
Vaioni	83	Bagni di S. Giuliano	19		

Allegato **B** *N. 2 all' Ordine di Servizio N. 267-1911.*

Distanze chilometriche dalla stazione di TOMBOLO alle altre sottoindicate della linea LIVORNO-PISA-EMPOLI-FIRENZE con diramazioni EMPOLI-CHIUSI ed ASCIANO-MONTEPESCALI *(Tabelle 71 e 71^A).*

STAZIONI	Km.	STAZIONI	Km.	STAZIONI	Km.
Livorno Marittima	11	S. Donnino . .	79	Torrita	183
Livorno Torretta .	9	Firenze P. al Prato	87	Montepulciano. .	190
Livorno S. Marco	9	Firenze S. M. Nov.	88	Chianciano. . .	199
Bivio Calambrone	7	Ponte a Elsa . .	62	Chiusi	209
Pisa C. e P. Nuova	10	Granaiolo . . .	67	Montalceto. . .	157
Pisa P. Fiorentina	11	Castel Fiorentino.	73	Trequanda. . .	160
Navacchio . . .	18	Certaldo. . . .	82	S. Giovanni d'Asso	164
S. Frediano a Sett.	20	Barberino di Val d'Elsa. . . .	91	Torrenieri Montal.	173
Cascina. . . .	22	Poggibonsi. . .	94	Monte Amiata. .	186 / 179
Pontedera . . .	29	Castellina in Chianti . .	106	S. Angelo Cinigiano	196 / 168
La Rotta . . .	34	Siena	121	Monte Antico . .	203 / 162
S. Romano Montop.	41	Arbia	130	Paganico Grossetano . .	211 / 153
S. Miniato Fuc. .	47	Castelnuovo Berar.	137	Roccastrada . .	219 / 145
Empoli	57	Asciano. . . .	152	Sticciano . . .	228 / 136
Montelupo . . .	63	Rapolano . . .	158	Montepescali . .	236 / 128
Carmignano . .	72	Lucignano. . .	171		
Signa	75	Sinalunga . . .	176		

Allegato **B** *N. 3 all'Ordine di Servizio N. 267-1911.*

Distanze chilometriche dalla Stazione di TOMBOLO alle altre sottoindicate della linea PISA-ROMA e diramazioni per Livorno (Pisa-Livorno e Colle Salvetti-Livorno), Volterra, Ladispoli e Fiumicino *(Tabelle 73 e 73^A).*

STAZIONI	Km.	STAZIONI	Km.	STAZIONI	Km.
Pisa Centrale e Porta Nuova	10	Bibbona Casale .	62 51	Montalto di Castro	22 11
Bivio Calambrone	7	Bolgheri . . .	64 53	Corneto	237 226
Livorno S. Marco	9	Castagneto Marittimo	73 62	Civitavecchia . .	257 246
Livorno Torretta .	9	S. Vincenzo . .	80 70	S. Marinella . .	266 255
Livorno Marittima	11	Campiglia Maritt.	91 80	S. Severa . . .	275 265
Stagno	18	Vignale Riotorto .	100 89	Furbara	280 270
Guasticce . . .	22	Follonica . . .	108 97	Palo	290 279
Vicarello . . .	23	Scarlino	115 104	Ladispoli . . .	293 282
Colle Salvetti . .	20	Gavorrano . . .	123 112	Palidoro	297 286
Fauglia	26	Giuncarico . . .	131 120	Maccarese . . .	304 293
Orciano	32	Montepescali . .	138 128	Ponte Galera . .	316 305
Santa Luce . . .	40	Grosseto	150 139	Porto	324 313
Rosignano Castellina	43	Rispescia (Raddoppio)	157 147	Fiumicino . . .	327 316
Vada	50 39	Alberese	165 154	Magliana . . .	323 313
Cecina	56 45	Talamone . . .	173 163	Roma Trastevere .	330 319
Riparbella . . .	65 54	Albegna	181 171	Ostiense	330 320
Casino di Terra .	73 62	Orbetello . . .	188 177	Roma Tuscolana .	334 323
Ponte Ginori . .	79 68	Capalbio . . .	200 189	Roma Termini e Porta Maggiore	338 327
Volterra	86 75	Chiarone . . .	207 196		

SENTENZE

Citazione d'appello a Ditta commerciale - Contratto di trasporto - Operazioni doganali - Prescrizioni.

È valida la citazione d'appello notificata a Ditta commerciale, senza designazione della persona fisica che la rappresenta, come tale costituitasi nel giudizio di primo grado e designata in sentenza.

Le operazioni di Dogana non costituendo che una conseguenza ed una condizione del contratto di trasporto, rientrano nel disposto dell'art. 146 delle Tariffe e per ciò l'azione intesa al rimborso di multa e tasse per omessa verifica doganale è soggetta alla prescrizione semestrale.

CASS. FIRENZE, 9 marzo 1911 - Morelli ff. *Pres.* - Tognoli *Est.* - Ferrovie Stato c. Ditta Parisi.

FATTO.

Con lettera di porto 24 giugno 1907 la Ditta Francesco Parisi spediva a Maria Mazzanti di Bologna un baule di effetti usati di kg. 80, che per provenire da Alessandria d'Egitto doveva essere assoggettato a visita doganale sia alla stazione di transito in Venezia, sia a quella di arrivo in Bologna.

Dispensata la ditta dalla visita a Venezia, mediante bolla-cauzione 22 giugno 1907 n. 100, fu unita alla lettera di porto suddetta — se non che giunto il baule a Bologna, la ferrovia non si curò di far procedere alla verifica doganale, di guisa che la Dogana di Bologna con verbale 26 settembre 1907 contestava la contravvenzione alla Ditta, liquidando la tassa e la multa in somma che al seguito di accordi con l'amministrazione veniva nell'11 febbraio 1908 fissata in lire 1.760,60.

Nel frattempo, e cioè nel 29 ottobre 1907 la Ditta scriveva al Capo Stazione di Venezia Marittima, confermandogli la precedente del 9 stesso mese, deplorando la mancanza di risposta e nuovamente protestando per lo smarrimento della bolla cauzione e relative conseguenze. A questa lettera il Capo Stazione rispondeva con altra del 18 novembre, avvertendo che erano in corso pratiche colla Dogana, che ebbero termine col verbale suenunciato, ed allora la Stazione le ricevute col pagamento del dazio e multa e chiedeva il Ditta Parisi con altra lettera del 18 febbraio 1908 spediva al Capo rimborso che sollecitava con altra del successivo 8 marzo.

Con lettera 22 giugno il capostazione riferiva alla Ditta che la Direzione non poteva prendere in considerazione il reclamo perchè del documento non risultava nella lettera di porto.

In seguito a questa risposta la Ditta Francesco Parisi di Venezia, col suo procuratore e domiciliatario Avv. Gio. Batta Gastaldis, con atto 21 agosto 1908, chiamava il Capo Stazione suddetto avanti il Tribunale perchè fosse tenuto a rimborsare per conseguenza le suddette L. 1760,60 cogli interessi e spese, e chiamato in causa il Direttore Generale delle Ferrovie perchè assumesse le risultanze del giudizio.

Contestatasi la lite il Tribunale di Venezia con sentenza 3-4 agosto 1909, messo fuori di causa il Capo Stazione, avendo la rappresentanza il Direttore Generale, condannava l'Amministrazione stessa al rimborso delle somme pagate e nelle spese.

Questa sentenza che porta la intestazione Ditta Francesco Parisi, rappresentata dal suo procuratore Avv. Gio. Batta Gastaldis, veniva notificata all'Amministrazione ferroviaria ad istanza della stessa Ditta il 21 agoso 1909 e l'Amministrazione delle Ferrovie appellava chiedendone la riforma anche per avvenuta prescrizione, con citazione 10 settembre 1909 contro *la Ditta Francesco Parisi, rappresentanta in giudizio dal suo procuratore Avv. Gio. Batta Gastaldis, e notificata in persona del suo rappresentante Parisi Francesco, nel suo domicilio eletto in Venezia presso il suo procuratore avv. Gio. Batta Gastaldis.*

Contestatasi la lite avanti la Corte d'Appello di Venezia, la Ditta Parisi opponeva la nullità della citazione di appello essendo il Parisi Francesco, già da tempo defunto e la conferma in merito della sentenza, e la Corte, colla sentenza 5 settembre 1910 rigetta-

va la pregiudicazione di nullità della citazione di appello ed in merito respingeva le domande della Ditta condannandola nelle spese.

La Ditta Parisi, con mandato del Dr. Rodolfo de Parisi, socio con diritto di firma della Ditta Francesco Parisi, con filiale a Venezia, denunziava la sentenza stessa e ne chiedeva l'annullamento per i seguenti mezzi:

I. Violazione ed erronea applicazione degli art. 134 N. 1 e 135 cod. proc. civ.

II. Violazione dell'art. 517 N. 2 in relazione all'art. 361 N. 2 c. p. c., falsa applicazione dell'art. 110 secondo capoverso dell'alleg. D., legge 27 aprile 1885 N. 3048 e dell'art. 38, legge 7 luglio 1907, N. 427 e violazione e falsa applicazione dell'art. 140 della detta legge 27 aprile 1885.

Controricorre l'Amministrazione delle Ferrovie, difendendo la sentenza denunciata, e con successiva comparsa oppone l'inammissibilità del ricorso per accettazione della sentenza.

Considerato relativamente alla pregiudiziale di inammissibilità, che l'Amministrazione dello Stato presenta due citazioni in data 29 dicembre 1910 e 3 gennaio 1911 colle quali si chiede all'Amministrazione ferroviaria ed al Capo Stazione convenuti in causa la restituzione delle L. 160 riscosse in forza della sentenza del Tribunale di Venezia. Ma tale eccezione non ha fondamento, giacchè non contestandosi che il ricorso era ammissibile alla sua presentazione, qualunque fatto successivo non può costituire che un arinunzia al ricorso stesso, che la legge prevede e disciplina ne' modi e termini fissati dagli art. 550 e seguenti cod. proc. civ., indubbiamente non stato osservato nella specie.

Considerato che la ricorrente Ditta Parisi col primo mezzo deduce che essendo provato in atti che proprietario della Ditta è Parisi Cav. Giuseppe fu Francesco di Trieste, e che Francesco Parisi è da molti anni defunto, mentre l'attuale rappresentante della Ditta in Venezia e Parisi Pietro di Venezia, non poteva la Corte di merito senza violare le disposizioni degli art. 134, 135 cod. proc. civ. dichiarare valida la notificazione fatta alla Ditta Francesco Parisi in persona del suo rappresentante già defunto Francesco Parisi, non essendo stato nè citato nè notificato il proprietario o il rappresentante della Ditta.

Ma le lamentate violazioni non sussistono. Infatti non è contestato ed è affermato dalla sentenza denunciata che colla citazione di appello si era proseguito il giudizio contro la stessa ditta che aveva istaurato e compito il giudizio di primo grado; come non è contestato che notificando la citazione di appello nel modo superiormente indicato al domiciliatario avv. Gastaldis, l'errore dell'Ufficiale Giudiziario nell'aver indicato come rappresentante il defunto Parisi Francesco, era stato effetto certo delle diverse e non puntuali dichiarazioni fatte in atti dalla ricorrente. In conseguenza di che la Corte di merito non violando in modo alcunò le dette disposizioni di legge con giudizio di fatto insidacabile in Cassazione, desunto da tutti gli atti della causa rettamente valutati, potè affermare che la convenuta Ditta era sufficientemente identificata, tanto che non potea sorgere equivoco ed incertezza di sorta, condizione questa voluta dalla legge perchè la citazione a sensò dell'art. 145 cod. proc. civ. possa e debba esser dichiarata nulla.

Nella specie poi la citazione avea avuto l'effetto dalla legge voluto, in quanto il citato era effettivamente comparso.

Considerato sul secondo mezzo, che il ricorrente osserva che davanti al Tribunale si disputava se il contratto, cui si riferiva la contravenzione, fosse un semplice contratto di trasporto di commissione, disputa che il Tribunale risolveva rilevando nella specie la figura del mandato. «La Corte di merito invece, lungi dal prendere in esame e vagliare la natura sostanziale ed intima del rapporto, disse che le operazioni doganali e daziarie non costituiscono che un accessorio, un patto od una condizione del contratto di trasporto, mentre doveva conoscere e giudicare se il contratto era veramente un contratto di trasporto o di commissione o mandato, perchè quelle operazioni potevano essere un accessorio, un patto, una condizione del diverso contratto di commissione, o di mandato » così che da queste osservazioni ne deduceva la mancanza di motivazione sul punto fondamentale della quistione, violando il N. 2 dell'articolo 517 cod. proc. civ., e falsamente applicando l'art. 110 secondo capoverso e 146 alleg. D. legge 27 aprile 1885, 38 legge 7 luglio 1907.

La Corte di merito ha affermato, nè poteva diversamente che il contratto principale intervenuto fra la Ditta e la Ferrovia colla surricordata lettera di porto, non costituiva un mandato, come

avea affermato il Tribunale, ma un vero e proprio contratto di trasporto, nel quale le diverse obbligazioni che venivano a carico del vettore sia che potessero derivare da mandato, da commissione, da deposito od altro, non erano nè potevano essere che obbligazioni accessorie al contratto principale di trasporto da costituirne una condizione, di guisa che era inutile alla definizione della controversia che la Corte si occupasse più specialmente delle conseguenze che tali speciali obbligazioni potevano o meno avere, essendo tutta la quistione ristretta a vedere se erasi o meno in tema di contratto di trasporto e del suo adempimento.

Non sussiste perciò la pretesa mancanza di motivazione, come non sussiste la violazione dell'art. 146 delle tariffe, non essendovi più ragione di dubitare che decorso il termine di quaranta giorni, comincia a decorrere il termine della prescrizione, nè quella dell'art. 110, perchè è appunto dalla retta interpretazione ed applicazione di detto articolo che più specialmente si desume che le operazioni doganali che per legge possono far carico al vettore non sono altro che una conseguenza od una condizione dello stesso contratto di trasporto.

Non fondati i mezzi di annullamento, il ricorso deve essere respinto colle conseguenze di legge.

P. Q. M. rigetta etc.

Errata-corrige

Nel punto I. dell' **Ordine di Servizio N. 218,** pubblicato nel « Bollettino Ufficiale 28-1911 », si dovranno aggiungere in fine dopo le parole « Cerignola Città », le seguenti:

« nonchè con la linea Brescia-Iseo ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO IV - 1911

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. 4.00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » 8.00

Gli abbonamenti decorrono dal 1° gennaio di ogni anno

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio degli agenti abbonati: pertanto si prega di comunicare al Servizio I (ufficio bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi provenienti dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno IV - N. 37. 14 Settembre 1911.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, settembre 1911 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Per memoria.

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Per memoria.

Ordine di Servizio N. 279 (Servizio VIII).

Viaggi a tariffa differenziale A.

(Vedansi Ordini di Servizio N. 60-1908, 143-1908, 17-1911, 71-1911, 93-1911 e 114-1911).

Nel prospetto delle deviazioni annesse all'Ordine di Servizio N. 60-1908 devono essere praticate le aggiunte seguenti:

DA o viceversa	A	Via più breve	Deviazione	Km. di maggior percorso
Arona	Roma	Oleggio-Alessandria-Pisa	Milano-Bologna-Firenze	55
Laveno Mombello	Roma	Oleggio-Alessandria-Pisa	Milano-Bologna-Firenze	43
Torino	Sampierdarena	Acqui	Bra-Savona	29

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 280 (Servizio I).

Biglietti per viaggi gratuiti a favore delle famiglie degli onorevoli Senatori e Deputati.

In modificazione di quanto è prescritto attualmente circa la via da seguirsi da parte dei portatori di biglietti serie B° (famiglie degli On. Senatori e Deputati) di cui l'art. 13 del Regolamento approvato con R. Decreto N. 804 del 26 novembre 1908 ed illustrato

con la circolare N. 12-1911 e con l'ordine di servizio N. 1v-1911, viene stabilito quanto appresso:

« Le biglietterie ed il personale di controlleria dovranno d'ora « innanzi tener validi i biglietti serie B° non solo per le vie facol- « tative ammesse per i viaggiatori a tariffa differenziale A, ma « anche per tutte le deviazioni ugualmente ammesse per i viaggia- « tori a tariffa differenziale A, *senza chiedere alcun supplemento di « tassa per il maggior percorso* ».

Inoltre il portatore di un biglietto gratuito serie B° potrà valersi, non solo della prima facoltativa, o della prima deviazione, che possa incontrare lungo il viaggio, ma anche delle vie facoltative o deviazioni che lungo il nuovo itinerario possano eventualmente offrirglisi anche per una sola parta del viaggio, per raggiungere la sua destinazione, previe, beninteso, le vidimazioni necessarie per identificare l'itinerario da seguire.

Ad esempio: il portatore di un biglietto serie B° *Aosta-Roma* potrà seguire:

a) la via più breve di Chivasso-Casale-Genova-Pisa-Roma;

b) giunto a Chivasso, potrà valersi della *deviazione* stabilita fra Chivasso e Sampierdarena per seguire la via di Torino; da Torino, potrà valersi della via *facoltativa* Piacenza-Bologna stabilita per la linea Torino-Roma; da Bologna, potrà seguire la via Falconara valendosi della deviazione fra Bologna e Roma.

Tutte le disposizioni delle quali è parola nella circolare N. 12-1911 per le diverse irregolarità che possono riscontrarsi nell'uso dei biglietti serie B°, rimangono immutate.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 281. (SERVIZIO VII).

Trasformazione in stazione della fermata di TERZO.

Dalle ore 4 del giorno 16 settembre 1911, la fermata di TERZO sulla linea Alessandria-S. Giuseppe di Cairo, sarà trasformata in stazione abilitata agli incroci ed alle precedenze dei treni, con i seguenti impianti:

— Fabbricato viaggiatori: al km. 44 + 177 (da S. Giuseppe) ed a destra della linea nel senso Alessandria-S. Giuseppe;

— Binari di corsa: due, compresi fra le progressive km. 43 + 967 e km. 44 + 507 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 440;

— Piano caricatore scoperto con carico di fianco e con magazzino merci e corrispondente binario tronco allacciato alla prima linea da entrambi i lati;

— Bilancia a ponte della portata di tonn. 30;

— Sagoma limite;

— Segnali di protezione: verso Acqui, disco di seconda categoria situato a destra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza di m. 743 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo; verso Bistagno, disco di prima categoria situato a m. 267 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo e preceduto a m. 1040 da disco di terza categoria posti entrambi a destra rispetto ai treni in arrivo;

— Ufficio telegrafico incluso nel circuito 4325 con la chiamata TZ.

I deviatoi sono muniti di fermascambio di sicurezza e di dischetto.

Dalla stessa data, la stazione suddetta, attualmente ammessa al servizio dei viaggiatori, bagagli, cani e merci a Grande Velocità con limitazione ai trasporti non eccedenti i kg. 50 cadauno, verrà abilitata senza limitazioni ai trasporti a Grande Velocità, a Piccola Velocità Accelerata, ed a Piccola Velocità Ordinaria, compreso il bestiame ed esclusi i veicoli, in servizio interno e cumulativo italiano, nonchè al servizio telegrafico pubblico.

In relazione a quanto sopra si dovrà:

nella « Prefazione Generale all'Orario Generale di Servizio 1° maggio 1911 (Parte Seconda) » a pag. 13 di fronte al nome di TERZO sostituire l'indicazione L. G. con *B*e e.

nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908 » a pag. 97 di contro al nome di TERZO cancellare nella colonna 8ª il richiamo (3) ed esporre nelle finche dal 9 al 21 rispettivamente le seguenti indicazioni:

A	O	—	B	SP	—	—	F	—	—	1	30	S

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 282. (SERVIZI VII e VIII).

Apertura all'esercizio dello scalo di Sampierdarena (Cornigliano Campi).

Dal giorno 15 settembre 1911, sarà aperto all'esercizio lo scalo merci di Sampierdarena (Cornigliano Campi) sulla sponda destra del Polcevera, collegato mediante semplice binario col parco Forni della stazione di Sampierdarena.

Il nuovo scalo, il cui piazzale si trova in pendenza del 3 0/00 con la discesa verso Sampierdarena è provvisto dei seguenti impianti:

fabbricato per ufficio merci nella vicinanza della strada comunale Campi, il cui asse dista m. 1136 dall'asse dell'Ufficio movimento del parco Forni e m. 1516 da quello del Fabbricato viaggiatori di Sampierdarena Centrale;

binari per il ricevimento, la partenza e lo smistamento dei treni, nonchè per il carico e scarico diretti, e binari in servizio dei

piani caricatori — coperto e scoperto — e del magazzino merci (collegati ed allineati sulla stessa fronte) con carico di fianco;

bilancia a ponte della portata di 30 tonn.;

ufficio telegrafico incluso nel circuito 4420 con la chiamata *C A*.

Lo scalo di Sampierdarena (Cornigliano Campi), da considerarsi a tutti gli effetti come facente parte della stazione di Sampierdarena, sarà ammesso all'accettazione in partenza ed al ricevimento in arrivo dei trasporti di merci a P. V. Ordinaria a carro completo, in servizio interno e cumulativo italiano.

La tassazione dei trasporti da e per il nuovo scalo sarà fatta in base alla distanza della stazione di Sampierdarena, aumentata di km. 6 quale corrispettivo per le operazioni di smistamento e di tradotta dei carri fra la stazione di Sampierdarena e lo scalo di Cornigliano Campi.

Per il maggior tempo occorrente per portare o ritirare i carri dallo scalo di Cornigliano Campi i termini di resa delle spedizioni sono aumentati di 24 ore su quelli stabiliti dalle Tariffe.

Lo scalo predetto, essendo considerato, in relazione a quanto sopra, come facente parte della stazione di Sampierdarena, anche agli effetti contabili, dovrà effettuare i relativi versamenti alla stazione stessa nei termini fissati dall'art. 46 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci ».

Quantunque non abbia gestione propria, lo scalo di Sampierdarena (Cornigliano Campi) terrà tuttavia appositi registri per i singoli servizi cui è abilitato, con numerazione particolare; e compilerà speciali separati riassunti arrivi e spedizioni, da rimettersi quindicinalmente alla stazione di Sampierdarena, acciocchè questa ne possa comprendere le risultanze nei riepiloghi e nel conto corrente propri.

In relazione a quanto sopra nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » si dovrà:

a pag. 89 fra Sampierdarena e Sampierdarena 1ª fermata, inserire:

Sampierdarena (Corni-gliano Campi) *****	Alessandria-Genova	Genova (Sez. Genova)	Genova	29-30-31	—

—	—	—	—	O (8)	—	—	S —	—	—	2 F	—	—	1	30	—

con le seguenti note in calce:

***** Fa parte della stazione di Sampierdarena. La tassazione dei trasporti dovrà farsi in base alla distanza della stazione di Sampierdarena, aumentata di km. 6 quale corrispettivo per le operazioni di smistamento e di tradotta dei carri fra la stazione di Sampierdarena e lo scalo di Cornigliano Campi.

(8) Limitatamento ai trasporti a carro completo.

a pagina 121, 122 e 123 nelle tabelle 29, 30 e 31 alle note in calce, relative alla stazione di Sampierdarena, apportare la seguente aggiunta:

« Fa parte della stazione di Sampierdarena lo Scalo merci di « Cornigliano Campi da e per il quale la tassazione dei trasporti ha « luogo in base alla distanza di Sampierdarena aumentata di chilo- « metri 6 quale corrispettivo per le operazioni di smistamento e « tradotta dei carri fra la stazione di Sampierdarena e lo Scalo Cornigliano Campi ».

a pagina 234 fra Sampierdarena e Sampierdarena 1ª e 2ª fermata inserire:

Sampierdarena (Cornigliano Campi)	102-30-15	1199	1213

Inoltre nei prontuari con le distanze manoscritte in uso nelle gestioni, da valere per la tassazione dei trasporti merci a P. V. Ordinaria, si dovrà aggiungere, dopo Sampierdarena, il nome del nuovo scalo di *Sampierdarena* (*Cornigliano Campi*), con l'instradamento che risulta esposto per Sampierdarena e con la distanza pure di Sampierdarena aumentata di 6 km .

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 283. (Servizio VIII).

Servizio italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 276-1911).

Col 1.° ottobre 1911 viene pubblicato il 27.° Supplemento alla tariffa diretta italo-germanica, il quale comprende unicamente la ristampa della pag. 365 della Parte II-B (Avvertenze relative ai prezzi di trasporto della percorrenza estera)

Scopo della pubblicazione si è quello principalmente di estendere al transito di Iselle il trattamento ora fatto al transito di Pino, in quanto concerne le rispedizioni dei trasporti di metalli e prodotti metallurgici dalla Germania all'Italia.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 284 (Servizi VII e VIII).

Servizio cumulativo con la Ferrovia Verona-Caprino-Garda.

(Vedi Ordini di Servizio N. 138-1901 e 32-1903 ex R. A. e Istruzione 99-1901 ex R. M.).

A datare dal 15 settembre 1911 la Ferrovia Verona-Caprino-Garda adotterà, in sostituzione delle attuali tariffe, quelle in vigore sulle Ferrovie dello Stato comprendenti le tasse erariali del 13 % e del 2 %.

In dipendenza di quanto sopra si riassumono qui appresso le disposizioni in base alle quali, dalla data suddetta, dovrà aver luogo il servizio cumulativo con le Ferrovie in parola.

1. Estensione del servizio cumulativo. — Le stazioni interne delle ferrovia Verona-Caprino-Garda sono ammesse, pel transito di Domegliara, al servizio cumulativo pei trasporti di merci a G. V., P. V. Acc. e P. V. Ord., di bestiame, veicoli, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri con tutte le stazioni delle Ferrovie dello Stato, compresa quella di Cerignola Città.

Il servizio cumulativo di cui trattasi è esteso anche alle seguenti Amministrazioni: Società Veneta (esclusa la linea Torrebelvicino-Sonio-Arsiero), Alessandria-Ovada, Valleseriana, Valle Brembana, Brescia-Iseo e Iseo-Edolo, Lucca-Bagni di Lucca, Reggio Emilia, Reggio-Emilia-Ciano d'Enza, Suzzara-Ferrara, Rezzato-Vobarno-Vestone e Bari-Locorotondo, in quanto beninteso le stazioni delle dette Amministrazioni siano abilitate ai trasporti suaccennati.

Avvertesi però che le stazioni di *Verona Porta S. Giorgio* e di *Parona* delle ferrovia Verona-Caprino-Garda, sono ammesse al servizio cumulativo soltanto con le stazioni dello Stato del tratto Domegliara-Verona e con quelle oltre Verona.

2. Trasporti esclusi dal servizio cumulativo. — Sono esclusi dal servizio cumulativo con la ferrovia Verona-Caprino-Garda:

a) i trasporti di merci esplodenti;

b) i trasporti di merci di lunghezza eccedente i metri 10; tali trasporti possono però essere accettati per l'inoltro sulla ferrovia suddetta, purchè caricati su due carri a bilico uniti fra loro dagli apparecchi d'attacco;

c) i trasporti in carri accoppiati in numero superiore a due o non uniti fra loro dagli apparecchi d'attacco.

Si avverte inoltre che non sono ammessi al passaggio in servizio cumulativo i carri contenenti colli indivisibili, superanti a lordo il peso di tonn. 21.

3. Accettazione dei trasporti. — I trasporti ammessi al servizio cumulativo verranno accettati a partenza in base ai regolamenti interni di ciascuna Amministrazione e si effettueranno senza rinnovamento di spedizione alla stazione di transito.

4. Tariffe. — Le tariffe da applicarsi ai trasporti in servizio cumulativo sul percorso di ciascuna Amministrazione, sono le seguenti:

a) *per la Rete dello Stato*: le tariffe generali e speciali, nonchè quelle locali ed eccezionali (nei casi in cui sia ammessa la loro estensione ai trasporti in servizio cumulativo con altre Amministrazioni secondarie italiane) e le relative condizioni in vigore sulla detta Rete, tenuto conto delle modificazioni apportatevi e da apportarvisi;

b) *per la ferrovia Verona-Caprino-Garda*: le tariffe generali e speciali della Rete dello Stato con l'imposta erariale del 13 % per i trasporti a G. V. e del 2 % per quelli a P. V. Acc. ed a P. V. Ord. e senza le sopratasse sui diritti fissi pei trasporti a P. V. Ord. di cui la legge N. 310 del 1° aprile 1911, nonchè le tariffe N. 1 e 11 G. V. coi prezzi pel suo percorso di L. 0,30 per le spedizioni fino ai 10 kg. e di L. 0,40 per quelle da oltre 10 e fino a 20 kg.;

c) *per le linee di tutte le altre Amministrazioni* indicate al precedente punto 1: le tariffe e norme rispettivamente in vigore per le Amministrazioni stesse.

5. Concessioni speciali - Trasporti militari. — Le concessioni speciali contenute nel fascicolo: « Concessioni speciali e relative tariffe (Edizione 1.° gennaio 1909) » ed il « Regolamento pei trasporti militari (Edizione 1.° luglio 1911) » vengono estese, limitatamente al trasporto delle merci, anche al percorso della Ferrovia Verona-Caprino-Garda in tutte le loro prescrizioni e modalità.

La tassazione di tali trasporti per il percorso della ferrovia Verona-Caprino-Garda dovrà essere fatta applicando i prezzi comprendenti l'imposta erariale del 13 % e del 2 % beninteso senza il cumulo delle distanze.

6. Elenco delle stazioni della ferrovia Verona-Caprino-Garda ammesse al servizio cumulativo e relative distanze dalla stazione di Domegliara, servizi cui sono abilitate ed impianti fissi di cui sono provviste. — Le stazioni della ferrovia Verona-Caprino-Garda ammesse al servizio cumulativo, le relative distanze dalla stazione di Domegliara, nonchè le indicazioni relative ai servizi ai quali sono abilitate, risultano dal prospetto « Allegato *A* » al presente Ordine di Servizio.

7. Documenti di trasporto. — Le note di spedizione e le lettere di porto per le spedizioni in servizio cumulativo saranno conformi al modello in vigore sulle Ferrovie dello Stato e dovranno essere presentate dai mittenti in tanti esemplari quante sono le Amministrazioni interessate.

Per le spedizioni poi di numerario, di carte-valori, di oggetti preziosi, si esigerà dal mittente la presentazione di una nota di spedizione in più, in conformità alle condizioni stabilite dalle ta-

riffe in vigore; esemplare che sarà da allegarsi al riassunto spedizioni.

Sono pure da carteggiarsi con un documento di trasporto in più anche le spedizioni eseguite sotto il regime della tariffa speciale d'esportazione P. V. (via Mare), documento che viene trattenuto dallo Scalo Marittimo per la spunta con le dichiarazioni d'imbarco.

8. Tassazione ed instradamento dei trasporti. — I trasporti in servizio cumulativo con la ferrovia Verona-Caprino-Garda si tasseranno per il percorso separato di ciascuna Amministrazione e saranno instradati per il percorso tra le stazioni delle Ferrovie dello Stato ed il transito di Domegliara in base alle norme vigenti.

9. Diritto fisso. — Ai trasporti in servizio cumulativo sarà applicato il diritto fisso portato dalle rispettive tariffe nella misura seguente:

per metà a favore delle Ferrovie dello Stato;

per metà a favore dello ferrovia Verona-Caprino-Garda;

per le altre Amministrazioni sarà applicato il diritto fisso nella misura fissata dai singoli servizi cumulativi, fermo quanto al riguardo è stabilito per la linea Cerignola Stazione-Cerignola Città, salva l'esazione del diritto fisso supplementare per l'Amministrazione delle F. S. intermedia.

10. Tasse minime. — Le tasse minime per spedizione si applicano per intero sulle Ferrovie dello Stato e sulla linea Cerignola Stazione-Cerignola Città e nella misura della metà di quelle delle Ferrovie dello Stato sulla Ferrovia Verona-Caprino-Garda, avvertendo che per le merci fruenti delle tariffe speciali 2, 3, 4, 5, 6, 7 e 8, G. V. la tassa minima pel percorso su quest'ultima ferrovia sarà di L. 0,40 per spedizione. Per le altre Amministrazioni indicate nel punto 1 valgono all'uopo le modalità fissate dai singoli servizi cumulativi.

11. Sopratassa di transito. — In aumento ai prezzi di trasporto sarà applicata a favore della Ferrovia Verona-Caprino-

Garda, sui trasporti eseguiti in servizio cumulativo, una soprattassa di transito nella misura seguente:

Numerario, per ogni 1000 lire . . . . L. 0,20

Grande velocità.

Merci e derrate.

Per tonn. divisibile di 10 in 10 Kg. . . . . L. 0,40
Minimo per spedizione . . . . » 0,15

Piccola velocità accelerata.

Bestiame.

Per ogni spedizione a capo od a vagone completo . . . . . L. 0,50

Derrate.

Per ogni tonnellala . . . . L. 0,30

Piccola velocità ordinaria.

Merci - Per tonnellata. . . . . L. 0,30
Minimo per spedizione . . . . » 0,10

Veicoli - per ogni veicolo . . . . » 0,50

Feretri - per ogni feretro. . . . . » 1,00

12. Carico e scarico. — Fermo restando quanto è prescritto al riguardo per le Amministrazioni di cui al punto 1 del presente Ordine di Servizio avvertesi che la facoltà nelle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico delle merci delle ultime tre classi a vagone completo nelle stazioni della Rete dello Stato è estesa anche ai mittenti o destinatari delle merci stesse nell stazioni della ferrovia Verona-Caprino-Garda.

Altrettanto dicasi rispetto alle altre merci per le quali, secondo le tariffe in vigore si fa obbligo o si lascia facoltà alle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico.

Per ognuna di dette operazioni di carico e scarico effettuate a cura e spese delle parti nelle stazioni della ferrovia Verona-Caprino-Garda, viene concesso l'abbuono sul diritto fisso nella misura fissata dalle relative tariffe.

13. Pagamento delle tasse di trasporto ed altre accessorie. — Le spedizioni in servizio cumulativo possono essere effet-

tuate in porto affrancato od in porto assegnato, sempre però per l'intera percorrenza.

È fatta eccezione per le spedizioni di merci fragili, di facile deperimento e di merci il cui valore non rappresenti la tassa di porto fino a destinazione, le quali non potranno essere accettate in porto assegnato senza la superiore autorizzazione.

La stazione mittente sarà sempre responsabile delle tasse affrancate e quella destinataria delle tasse assegnate, comprese, se del caso, tanto nelle une quanto nelle altre le tasse di magazzinaggio, e pesatura a partenza, di provvigione sulle spese anticipate, d'uso e richiamo della grue, di presa e consegna a domicilio, ecc.

Qualora però qualcuna delle suaccennate tasse non fosse riscossa in arrivo per assoluta mancanza di indicazioni da parte della stazione mittente, ne sarà responsabile quest'ultima, ove non sia possibile conseguirne l'incasso per mezzo della stazione destinataria.

Quando peraltro risulti che detta stazione destinataria era in grado di riparare ed invece non riparò all'errore od omissione di quella mittente, sarà tenuta corresponsabile nella misura da determinarsi a seconda delle circostanze di fatto.

Per i casi di false dichiarazioni previsti dagli art. 10 e 105 delle Tariffe, le stazioni di arrivo sono responsabili anche delle penalità non potute incassare in partenza per le spedizioni franche in base alle annotazioni risultanti dal documento di trasporto e dal relativo verbale di accertamento da compilarsi dalla stazione scopritrice dell'abuso, previa osservanza delle prescritte formalità.

Le stazioni destinatarie sono parimenti tenute a riscuotere anche pei trasporti in affrancato le tasse pel maggiore percorso previste dall'art. 128 delle citate tariffe per i casi di interruzioni di linee.

14. Tassa di bollo. — In aggiunta alle tasse di porto, ecc., sarà da esigersi per ogni trasporto, la prescritta tassa e sopratassa di bollo.

15. Spese anticipate, assegni, riserve, ecc., ecc. — Per quanto riguarda le spese anticipate, assegni, riserve, in caso di mancanze od avarie, accertamenti di anormalità od abusi, documenti e formalità doganali, modificazioni ai contratti di trasporto, prescrizioni sanitarie, giacenze, piombatura dei carri, ecc. ecc.,

valgono, anche nei rapporti con la ferrovia Verona-Caprino-Garda, le norme vigenti sulla Rete delo Stato.

A giustificazione del debito per gli assegni gravanti spedizioni non ammesse al servizio cumulativo e destinate a stazioni della ferrovia Verona-Caprino-Garda, la stazione di Domegliara (Stato) dovrà trattenere la scheda originale e ritirare l'obbligazione dell'assegno dal Delegato della ferrovia stessa sull'apposito mod. 1,466 uniformandosi alle disposizioni di cui all'art. 30 punto 3.° delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci », diramate con l'Ordine di Servizio N. 160-1909.

16. Trasporti a domicilio. — Il servizio di presa e consegna a domicilio, sarà regolato dalle norme vigenti presso ciascuna Amministrazione.

Le stazioni mittenti dovranno esporre esattamente sui documenti di trasporto le tasse di consegna a domicilio per le spedizioni in porto franco dirette a località ove esiste il servizio suddetto, nonchè le tasse di presa a domicilio per le spedizioni in porto assegnato.

17. Spedizioni da e per Amministrazioni non ammesse al servizio cumulativo. — I trasporti provenienti dalla ferrovia Verona-Caprino-Garda e destinati a stazioni delle Amministrazioni ferroviarie italiane non ammesse al servizio cumulativo saranno carteggiati in servizio interno di detta ferrovia per la sua stazione di Domegliara e consegnati alla stazione di Domegliara (Stato) dal rappresentante della ferrovia stessa scortati dai documenti di trasporto necessari per la spedizione fino a destino, giusta le norme in vigore fra la Rete di Stato e le accennate Amministrazioni.

I trasporti merci in senso inverso saranno carteggiati per la stazione di Domegliara (Stato), dove dovrà avvenire lo svincolo col pagamento di tutte le tasse a carico a cura del Delegato della Ferrovia Verona-Caprino-Garda, quando sui documenti di trasporto risulti come definitiva una stazione della ferrovia medesima.

Essendo la linea Verona-Caprino-Garda ammessa alla Convenzione di Berna, i trasporti da o per l'estero possono effettuarsi con la lettera di vettura diretta internazionale da tutte le stazioni della linea stessa, ancorchè non ammesse alle tariffe dirette con l'estero e tenuto conto delle restrizioni vigenti, per qualsiasi stazione estera delle ferrovie soggette alla convenzione internazionale

o viceversa; però le tariffe internazionali sono applicabili soltanto pel tratto dalla stazione di Domegliara (Stato) da una parte a quelle estere ammesse dall'altra e viceversa.

In servizio internazionale è pure ammessa l'accettazione dei trasporti da e per i punti di confine con l'estero per l'ulteriore proseguimento.

In tale ultimo caso la tassazione si farà, pel percorso italiano, con le norme del servizio cumulativo italiano.

I trasporti esclusi dalla Convenzione di Berna e quelli pei quali il mittente rinuncia alle condizioni della medesima, possono effettuarsi in servizio cumulativo con la ferrovia Verona-Caprino-Garda, mediante appoggio al transito di confine, il quale ne eseguirà la rispedizione, rispettivamente per l'estero o per la predetta ferrovia. Peraltro, siccome le ferrovie estere non si prestano ad eseguire d'ufficio la rispedizione, così i trasporti destinati oltre la ferrovia estera limitrofa, dovranno sempre indirizzarsi ad un intermediario perchè provveda al proseguimento.

Circa la compilazione del foglio di via ed in generale per il carteggio dei trasporti internazionali, la stazione di Domegliara e rispettivamente i transiti di confine si atterranno alle disposizioni in proposito contenute nella « Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da e per l'estero (Edizione 10 ottobre 1901) ».

Per tutti i suindicati trasporti non può aver luogo nessuna riduzione sui diritti fissi e di rispedizione dovuti in conformità a quanto prescrive l'art. 108 delle tariffe F. S.

18. Note d'affrancazione e rivalse. — Le stazioni di confine e quella di Domegliara incaricate delle spedizioni in servizio internazionale si regoleranno pel ricarteggio delle note di affrancazione emesse dalle stazioni della ferrovia Verona-Caprino-Garda, a seconda delle istruzioni che si riferiscono ai vari servizi internazionali.

Per le rivalse che si effettueranno fra le stazioni ammesse al servizio cumulativo in seguito all'annullamento o riduzione di spese anticipate o di assegni, per il ritorno di note di affrancazione o per qualsiasi altro motivo, saranno da seguirsi le norme in vigore.

19. Deviazione dei trasporti. — I trasporti che giungessero a destinazione per una via diversa da quella prescritta o che per-

venissero ad una stazione che non fosse quella destinataria, si faranno proseguire per il transito che determina la via chilometricamente più breve intercedente fra la stazione che rilevò l'errore e quella destinataria, la quale, se la spedizione è in assegno, si limiterà a riscuotere la tassa dovuta, senza tener conto del maggiore percorso.

Se invece un trasporto viene carteggiato irregolarmente per una stazione in luogo di un'altra, la stazione che lo riceve ne farà la registrazione come per gli altri trasporti e quindi ne eseguirà la spedizione alla vera destinazione, rivalendosi, come spesa anticipata delle tasse e delle altre spese caricate sul trasporto stesso. L'inoltro dovrà farsi a Grande Velocità, qualora altro modo d'invio compromettesse i termini normali di resa o la conservazione delle merci, ovvero i termini stabiliti dalle bollette di libera circolazione, ecc.

La stazione alla quale il trasporto doveva realmente pervenire, esigerà dal destinario *la sola tassa dovuta in base alla tariffa e per la distanza che avrebbe dovuto percorrere la merce ove non fosse avvenuto il disguido*, più le altre spese di cui il trasporto medesimo fosse caricato e domanderà alla propria Amministrazione il pareggio della differenza (in più o in meno) fra la tassa complessiva assunta a debito e quella incassata dal destinatario se trattasi di spedizione in assegnato.

Le tasse di maggior percorso per le spedizioni, tanto in porto assegnato quanto in porto franco, saranno liquidate in separata sede, sulle basi pattuite fra le Amministrazioni e verranno poi addebitate agli agenti responsabili del disguido.

20. Scambio ed uso del materiale rotabile. — È ammesso il passaggio dei carri in servizio cumulativo dall'una all'altra Amministrazione sotto l'osservanza delle norme generali in vigore per i veicoli che si scambiano con le altre ferrovie secondarie italiane.

I carri ammessi a passare da una Amministrazione all'altra devono essere completi per il peso o volume della merce in essi caricata oppure essere tassati a tariffa di carro completo.

I carri della ferrovia Verona-Caprino-Garda sono contraddistinti con la sigla F. V. C. e portano l'iscrizione « Transito di Domegliara » ed alla loro entrata sulla Rete dello Stato saranno

muniti delle prescritte etichette a cura della stazione di Domegliara per la quale avverrà il passaggio.

I carri della ferrovia Verona-Caprino-Garda potranno utilizzarsi nel ritorno anche con spedizioni dirette ad una stazione della Rete dello Stato purchè essa disti non meno di 100 chilometri da quella che li ricarica e si trovi sulla via che il carro deve percorrere per ritornare al transito di Domegliara.

È vietato utilizzare con bestiame o merci imbrattanti o che tramandino cattivo odore, come pelli fresche, sangue, concimi, ecc. i carri della detta ferrovia che fossero con apposita iscrizione assegnati a trasporti delle derrate alimentari.

Si richiamano specialmente le disposizioni della circolare del Servizio VII, N. 9 del luglio 1907, circa gli avvisi mod. G.-99 delle soste dei carri di altre Amministrazioni da inviarsi all'Ufficio Circolazione Veicoli in Roma.

Si avverte che sulla Ferrovia Verona-Caprino-Garda non possono circolare carri aventi l'interasse superiore a metri 4,50.

21. Scambio dei copertoni e degli attrezzi di carico. — I copertoni delle due Amministrazioni e così le corde, reti, catene, stanti di ferro ed altri attrezzi in genere, impiegati per assicurare e proteggere il carico di carri che debbono transitare dall'una all'altra ferrovia, passeranno in servizio cumulativo assieme a questi alle condizioni stabilite dalla Convenzione di cui al primo alinea del punto 18 dovendo in tal caso gli attrezzi essere considerati come parti integranti dei veicoli stessi.

22. Lavaggio e disinfezione dei carri - Penalità relative. — Ciascuna delle due Amministrazioni è obbligata a provvedere a norma delle disposizioni di legge vigenti in materia di polizia veterinaria, alla pulitura ed occorrendo alla disinfezione dei veicoli che hanno servito al trasporto di animali equini, bovini, suini, del pollame e di merci infettanti.

Pei carri restituiti vuoti alla stazione di Domegliara, deve essere accertato in contradditorio fra gli agenti delle due Amministrazioni lo stato di proprietà ed ove sia stata trascurata od insufficientemente eseguita l'operazione di lavaggio o di disinfezione deve a questa provvedere la stazione stessa.

In tali casi la stazione di Domegliara deve redigere in duplice esemplare il verbale di accertamento mod. H-111 da inviarsi al-

l'Ufficio Circolazione Veicoli di Roma ed alla Direzione di Esercizio della Ferrovia Verona-Caprino-Garda in Verona.

Pei carri carichi restituiti o consegnati in destinazione di una o più stazioni oltre quella di transito, l'accertamento della effettuata pulitura o disinfezione deve essere fatto a cura della stazione in cui si effettua il completo scarico, compilando se del caso il verbale di accertamento come sopra è detto.

Tanto per i carri non puliti o insufficientemente lavati, quanto per quelli specializzati per i trasporti di derrate alimentari, stati invece utilizzati pei trasporti di bestiame o di merci imbrattanti o di merci che tramandino cattivo odore, la Società Concessionaria deve sottostare ai compensi pattuiti fra le due Amministrazioni.

23. Pesatura delle merci al transito. — Quando pei trasporti in servizio cumulativo provenienti da stazioni interne della ferrovia Verona-Caprino-Garda il mittente dichiarasse il peso e la stazione di partenza ne delegasse la ricognizione a quella di Domegliara F. S. questa prenderà di ciò particolare nota addebitando nel tempo stesso la tassa di pesatura alla ferrovia Verona-Caprino-Garda, cui la tassa medesima deve fare esclusivamente carico.

24. Trasporti in servizio. — La corrispondenza che gli uffici e le stazioni di una Amministrazione avessero a mandare agli uffici ed alle stazioni dell'altra per cose attinenti al servizio cumulativo fra la Rete dello Stato e la Ferrovia Verona-Caprino-Garda e gli annessi documenti saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle due Amministrazioni.

Colle medesime restrizioni saranno pure trasmessi gratuitamente i dispacci telegrafici.

25. Servizio nella stazione di Domegliana (Stato). — Nella stazione di Domegliana (Stato) l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato provvede soltanto alla tenuta delle gestioni di transito ed alla esecuzione delle operazioni per lo scambio dei trasporti in servizio cumulativo.

26. Gestioni contabili al transito. — La stazione di Domegliara (Stato), come stazione di transito con la ferrovia Verona-Caprino-Garda, dovrà, per la tenuta della relativa gestione e per la registrazione e scritturazione dei trasporti, attenersi alle dispo-

sizioni contenute nelle « Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito, ecc. » pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 160-1909, nonchè alle particolari istruzioni che le venissero al riguardo impartite dai competenti uffici.

Per tutto quanto non è previsto dal presente Ordine di Servizio valgono le norme e condizioni generali che regolano i servizi cumulativi con le Ferrovie Secondarie.

Con la pubblicazione del presente Ordine di Servizio restano abrogate tutte le precedenti disposizioni in merito al servizio cumulativo con la ferrovia Verona-Caprino-Garda.

In base a quanto è detto nel presente Ordine di Servizio e relativo « Allegato A » devono essere introdotte opportune modificazioni nelle vigenti pubblicazioni dei servizi cumulativi con le Ferrovie Secondarie.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 285. (Servizio VII).

Ammissione al servizio di corrispondenza della stazione di S. VITALE della Società Tramvie Vicentine.

(Vedi Ordine di Servizio N. 238-1911)

Il servizio di corrispondenza esistente a mezzo della stazione di scambio di Tavernelle, con la Tramvia Vicenza-Valdagno-Recoaro-Arzignano-Chiampo, della Società Tramvie Vicentine, viene esteso alla stazione di S. VITALE di detta Società.

La distanza dalla stazione di S. VITALE a quella di scambio di Tavernelle ed i servizi cui è abilitata, risultano dal prospetto allegato A al presente Ordine di Servizio.

In conseguenza di quanto sopra si dovranno introdurre opportune aggiunte nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi e di corrispondenza con le Ferrovie Secondarie.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 286. (SERVIZI VII e VIII).

Facoltà di servizio nello scalo di Genova Molo Vecchio.

(Vedi Ordine di Servizio N. 345-1908).

A datare dal 1.° ottobre 1911 viene soppresso allo scalo di Genova Molo Vecchio il servizio di chiatta per il trasporto delle merci da imbarcarsi nei vapori non accostati, per cui il servizio da eseguirsi a cura della Ferrovia nello scalo stesso resta limitato alle operazioni per il passaggio delle merci dal carro ferroviario a bordo sopra coperta delle navi e sulle chiatte e su altri natanti ivi accostati.

Per conseguenza le disposizioni di cui l'Ordine di Servizio N. 345-1908 devono essere modificate in conformità alle seguenti varianti da apportarsi al Capo I dell'allegato N. 8 alle Tariffe e Condizioni pei Trasporti.

L'aggiunta introdotta con la seconda appendice alle Tariffe, nell'art. 2, viene sostituita dalla seguente:

« Nello scalo di Genova Molo Vecchio la Ferrovia eseguisce « tutte le operazioni per il passaggio delle merci dal carro ferrovia- « rio a bordo sopra coperta delle navi o sulle chiatte o su altri « natanti, ivi accostati.

« Per tali operazioni sono da applicarsi i seguenti prezzi per « tonnellata:

« L. 2.163 per i trasporti a Piccola Velocità Accelerata;

« L. 2 163 per i trasporti a Piccola Velocità aventi tariffe « nel cui diritto fisso è dedotta la quota di scarico, ferma l'appli- « cazione del diritto fisso medesimo;

« L. 1.648 per tutti gli altri trasporti a Piccola Velocità, oltre « il diritto fisso integrale risultante dalla tariffa applicabile e « salvo l'abbuono, quando ne sia il caso, della quota di carico « afferente alla stazione di partenza.

« A richiesta delle parti la Ferrovia eseguisce pure le opera-

« razioni doganali sotto l'osservanza delle norme e condizioni stabilite per l'eseguimento delle operazioni stesse ».

I due ultimi capoversi dell'aggiunta introdotta colla stessa appendice dopo il primo capoverso dell'art. 7, sono soppressi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 75 (Servizio VIII).

Erronei instradamenti e disguidi dei trasporti in servizio internazionale.

Nonostante i precedenti richiami, continuano a verificarsi numerosi disguidi di trasporti in servizio internazionale, specialmente a P. V. ordinaria, e frequenti arbitrarie correzioni alle richieste di instradamento fatte dalle parti nelle lettere di vettura.

Si rinnova, perciò, la raccomandazione di attenersi alle norme d'instradamento contenute nelle diverse tariffe dirette internazionali e di astenersi assolutamente dal modificare le prescrizioni dei mittenti, prevenendo gli interessati che i responsabili delle infrazioni verranno adeguatamente puniti.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 76 (Servizio VIII).

Modificazione dei prezzi per il servizio dei trasporti a domicilio a Spezia.

A datare dal 15 settembre 1911, i prezzi per il servizio di presa e consegna a domicilio fra la stazione di Spezia e la città omonima verranno modificati, secondo è indicato nell'unito prospetto.

Si dovrà pertanto modificare di conformità i prezzi indicati a pagina 29 del Prontuario-Tariffe per i trasporti a domicilio, edizione 1907.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

p. il Direttore Generale
R. RINALDI.

Errata-corrige

—

R. Decreto n. 912 del 21 luglio 1911, (Boll. n. 36-1911). A pag. 531, nel quadro III, aggiungere la qualifica di « Scritturali » di fronte agli stipendi di 960 e 1800.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

Anno IV - 1911

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . *L.* **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » **8.00**

Gli abbonamenti decorrono dal 1° gennaio di ogni anno

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio degli agenti abbonati: pertanto si prega di comunicare al Servizio I (ufficio bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi provenienti dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO IV - N. 38.

21 SETTEMBRE 1911.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, settembre 1911 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Appendice all'Ordine generale n. 13-1908.

Modificazione alla circoscrizione delle due Sezioni di Mantenimento residenti in Genova.

(Vedi appendice all'Ordine Generale n. 13-1908, Bollettino N. 28-1908).

A datare dal 1° settembre 1911 la circoscrizione delle due Sezioni di Mantenimento residenti in Genova, viene modificata come dall'unito prospetto.

La denominazione delle due Sezioni rimane rispettivamente stabilita in Genova Brignole e Genova Centrale.

CIRCOSCRIZIONE DELLE SEZIONI DEL MANTENIMENTO DI GENOVA E GENOVA CENTRALE.

DIVISIONI	SEZIONI	LINEE O TRONCHI DI LINEA compresi in ciascuna sezione	OSSERVAZIONI
Compartimento di Genova	Genova	Genova P. B. (i) - Spezia (e).	(e) escluso (i) incluso
	Genova Centrale	Genova P. B. (e) - Genova P. P. - Sampierdarena - Rivarolo - Pontedecimo - Busalla - Ronco (i).	
		Quadrivio Torbella - Bivio Polcevera (i) - S. Quirico - Mignanego - Ronco.	
		Sampierdarena - S. Limbania - P. Caricamento - Molo Vecchio (i).	
		Sampierdarena - S. Benigno (i).	
		Diramazioni e raccordi fra le linee suddette.	
		Parco del Campasso ed allacciamenti con la linea dei Giovi, con la succursale dei Giovi e con le linee del Porto di Genova.	

Approvata dal Consiglio d'Amministrazione nella seduta del 5 settembre 1911.

Ordine di Servizio N. 287. (SERVIZIO VII).

Cambiamento di nome della stazione di Ontanese.

A datare dal 1° ottobre 1911, la stazione di Ontanese, della linea Velletri-Segni-Paliano, assumerà la nuova denominazione di « Lariano ».

Di conseguenza nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche » (edizione 1° luglio 1908), si dovrà:

a pag. 64 e 230, sopprimere il nome della stazione di Ontanese con le indicazioni esistenti;

a pag. 48 e 227, dopo la stazione di Lapio, inscrivere la stazione di Lariano con le indicazioni esistenti per Ontanese;

a pag. 150 (tab. 84) e 151 (tab. 84-a), cambiare Ontanese in Lariano.

Analoghe variazioni saranno da praticarsi in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi incritto il nome della suddetta stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 288 (SERVIZIO VIII).

Completamento di carico, in stazioni intermedie, dei vagoni di derrate alimentari spedite a piccola velocità accelerata.

(Vedi Ordine di Servizio N. 151-1911).

Con riferimento alle norme pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 180-1910, si avverte che la facoltà di completare, in stazioni intermedie, il carico dei vagoni di derrate alimentari spedite

a piccola velocità accelerata, è stata accordata anche alle Ditte seguenti:

PALOMBI ANTONIO . . . . di Roma
DI FRANCESCANTONIO RAFFAELE . Ortona a Mare
MATTEO e VINCENZO LANDI . . . . . Pontecagnano

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al perso-delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 289 (Servizio XI).

Concorso della truppa nello sgombero neve sulle linee.

La richiesta alle Autorità Militari per ottenere l'opera dei soldati per lo sgombero delle nevi nei casi di cui all'art. 19 delle Istruzioni speciali per il servizio in tempo di neve, deve essere fatta pel tramite dell'Autorità politica.

Ordine di Servizio N. 290. (Servizio VIII).

Servizio italo-neerlandese.

(Vedi Ordine di Servizio N. 23-1911).

Con decorrenza dal 16 settembre 1911, resta abrogata la tariffa speciale a piccola velocità N. 28 compresa pel percorso italiano a pagina 36 della tariffa diretta italo-neerlandese, edizione 1° marzo 1897.

Il personale interessato farà le opportune variazioni in tariffa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 291 (SERVIZIO VIII).

Servizio italo-belga.

(Vedi ordine di Servizio N. 178-1911).

Con decorrenza dal 16 settembre 1911, resta abrogata la tariffa speciale a piccola velocità N. 28 compresa pel percorso italiano a pagina 158 della tariffa diretta italo-belga, edizione 1° settembre 1900.

Il personale interessato farà le opportune variazioni in tariffa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 292 (SERVIZI VII e XI).

Attivazione del doppio binario sul tratto S. Pietro in Casale-Poggio Renatico.

Con l'orario 1° Ottobre 1911 verrà attivato il doppio binario sul tratto S. Pietro in Casale - Poggio Renatico della linea Bologna-Padova.

I segnali a disco di 2ª categoria di protezione delle stazioni interessate sono stati opportunamente spostati in modo da trovarsi a sinistra dei treni cui comandano ed alle sotto indicate distanze dall'asse dei rispettivi F. V.

Disco di S. Pietro in Casale, verso Galliera		m.	1289
» di Galliera, verso. . . .	S. Pietro in Casale . .	»	1191
	Poggio Renatico . . .	»	1259
» di Poggio Renatico, verso Galliera		»	1203

La stazione di S. Pietro in Casale, già provvista di un binario delle precedenze per i treni dispari, capace di 85 veicoli, è stata provvista di un altro binario di precedenza per i treni pari della capacità di 80 veicoli; quella di Poggio Renatico è stata provvista di un altro binario di precedenza per i treni pari della capacità di 70

veicoli e di un binario di precedenza per i treni dispari della capacità di 80 veicoli.

Le Divisioni interessate daranno in tempo opportuno le disposizioni di competenza per tale attivazione.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 *e* 7 *del Compartimento di Venezia.*

Ordine di Servizio N. 293. (Servizio VII).

Servizio cumulativo con la ferrovia Roma-Ronciglione-Viterbo. — Modificazione delle distanze.

(Vedi O. G. 8-1908 ed O. S. 140-1908).

In seguito all'apertura all'esercizio della nuova stazione di Roma Trastevere, di cui all'Ordine di Servizio 119-1911, l'attuale distanza tassabile fra il transito di Roma Trastevere e le stazioni della linea Roma-Ronciglione-Viterbo, esercitata dalla Società del Mediterraneo, deve essere diminuita di 1 km. per i trasporti viaggiatori, bagagli e cani e merci a Grande Velocità, ed aumentata di 1 km. per i trasporti a P. V. Accelerata ed a P. V. Ordinaria.

In conseguenza, le distanze dalla stazione di Roma Trastevere a quelle della linea Roma-Ronciglione-Viterbo restano modificate come all'ellegato al presente Ordine di Servizio.

In conformità a quanto sopra saranno da introdursi opportune modificazioni nelle pubblicazioni relative al servizio cumulativo con la linea suddetta, avvertendo con l'occasione che, in relazione all'Ordine di Servizio N. 119-1911 si dovrà pure in dette pubblicazioni sostituire alla stazione di Roma S. Paolo, soppressa, la stazione di Roma Trastevere, come quella alla quale devono essere indirizzati i trasporti di bestiame bovino, ovino e suino in destinazione della città di Roma e dalla quale possono eseguirsi i trasporti in partenza per il bestiame in uscita dal macello e mercato.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 77 (Servizio VIII).

Distinzione delle feccie o morchie d'olio di oliva.

Per distinguere le feccie o morchie d'olio di oliva dagli oli greggi dell'industria, e dirimere così, per quanto è possibile, eventuali contestazioni nei riguardi della tariffa, si ritiene opportuno chiarire la voce in nomenclatura « Feccie o morchie d'olio d'oliva e di altri vegetali, escluso quello di ricino » colla nota seguente:

« Si considerano come tali i depositi che si separano col riposo « dagli oli e che hanno, insieme coi caratteri veri e propri di sedi « menti, un contenuto in sostanza grassa, solubile in etere di pe« trolio non superiore ad 80 % ».

Nella stessa Nomenclatura sarà poi opportuno inscrivere, alla sede adatta, la voce:

« Morchie o feccie d'olio d'oliva e di altri vegetali ecc. (Vedi « Feccie o morchie d'olio d'oliva ecc.) ».

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 78. (Servizio VIII).

Merci pericolose e nocive.

L'Ipoclorito di sodio commerciale – vedi Soda (cloruro di) — avendo azione caustica e corrosiva, dev'essere ascritto fra le merci pericolose e nocive dell'allegato 9 alle tariffe.

Per conseguenza alla voce in nomenclatura « Soda (cloruro di) o ipoclorito di sodio » deve aggiungersi: « Vedi allegato 9, categoria 2ª).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Per il Direttore Generale
R. RINALDI.

Distanze fra la stazione di ROMA-TRASTEVERE e le stazioni della Ferrovia ROMA-RONCIGLIONE-VITERBO.

STAZIONI	Km.	STAZIONI	Km.
Anguillara	30* 32**	Manziana	48* 50**
Barbarano	67* 69**	Oriolo	53* 55**
Bassano di Sutri	58* 60**	Roma S. Pietro	4* 6**
Bracciano	43* 45**	Ronciglione	70* 72**
Capranica	62* 64**	S. Martino al Cimino . .	82* 84**
Cesano	27* 29**	S. Onofrio	10* 12**
Crocicchie	35* 37**	Vetralla	73* 75**
La Storta Formello . . .	18* 20**	Viterbo P. Romana. . .	86* 88**

* Valevoli pei trasporti di viaggiatori, bagagli e cani e merci a G. V.
** Valevoli pei trasporti a P. V. accelerata e P. V. ordiuaria.

Ordine di Servizio N. 10V (Servizio VII).

Attivazione dell'Orario generale 1° ottobre 1911.

Attivazione dell'orario generale 1° *ottobre* 1911
principali modificazioni nell'orario dei treni viaggiatori

Col 1° ottobre 1911 verrà attivato il nuovo orario generale invernale per tutte le linee della Rete. Il nuovo orario contempla modificazioni e miglioramenti tanto nelle comunicazioni dirette internazionali, quanto in quelle dirette interne, nonchè in quelle di carattere locale.

Comunicazioni dirette internazionali

Transito di Chiasso. — La comunicazione Milano-Basilea- Berlino, attualmente costituita dal treno 76 Milano-Chiasso e coincidenti esteri, viene fatta originare da Ventimiglia, allacciando a Milano il treno 72, che coincide a Genova col 135 da Ventimiglia, col detto 76.

Transito di Ala. — Il diretto 402 viene posticipato di 3 ore e mezzo in partenza da Modena, in modo da allacciarlo quivi al direttissimo 22 proveniente da Roma, anzichè al diretto 32, e venendo a costituire in tal modo una nuova comunicazione diretta da Roma a Berlino.

Lo stesso 402 prenderà a Verona P. N. la coincidenza col diretto 89 proveniente da Milano e Torino, venendosi così a costituire anche una nuova comunicazione diretta da Ventimiglia pel Brennero a mezzo dei treni 133, 70, 89 e 402, ed a Verona P. V. col diretto 94 da Venezia.

Transito di Cormons. — Viene istituita una nuova coppia di diretti fra Venezia, Portogruaro, Casarsa, Udine e Cormons (nuovi 434 e 435), con proseguimento da e per Trieste. Nel senso Venezia-Trieste si troverà a Nabresina immediata coincidenza con un treno

diretto notturno per Vienna e Budapest. La partenza da Venezia viene fissata alle 16,15 con arrivo a Trieste alle 21,30; la partenza da Trieste avrà luogo alle 7,50 con àrrivo a Venezia alle 12,30.

Treni di lusso

Gotthard Express. — Col 1° ottobre gli attuali treni di lusso (Gotthard Express) circolanti fra Berlino, Basilea e Milano, vengono prolungati fino a Genova, con arrivo alle 16,15 e partenza alle 14 rispettivamente.

Col 1° dicembre i treni stessi assumeranno poi la denominazione di *Lloyd e Riviera Express*, venendo da Basilea prolungati, oltre che su Francoforte e Berlino, anche su Amburgo ed Amsterdam, e fusi al nord di Mülhausen col lusso Riviera Express, da e per Belfort, Lione, Marsiglia e Ventimiglia.

Parigi-Roma. — Il treno nel senso da Parigi a Roma anticipa l'arrivo a Roma dalle 17,45 alle 17,30. In senso inverso la partenza da Roma che lo scorso anno aveva luogo alle 12,30, sarà ritardata fino alle 12,55, mantenendo però invariata l'ora di arrivo a Parigi.

Simplon Express. — Questo treno col nuovo orario invernale viene reso giornaliero e permanente fra Calais, Parigi, Milano e Venezia. A Mestre trova, tanto in un senso che nell'altro, immediata coincidenza coi nuovi diretti da e per Trieste, di cui si è già parlato, a mezzo dei quali si effettuerà anche un servizio diretto di lusso fra Calais, Parigi e Trieste.

Berlino-Napoli. — Il treno nel senso da Napoli a Berlino ritarda la partenza da Napoli dalle 8 alle 8,20, arrivando alla stessa ora di prima ad Ala ed a Berlino.

Napoli-Palermo. — Questi treni di lusso vengono sensibilmente accelerati. Il discendente, partendo alla stessa ora da Napoli, anticipa l'arrivo a Palermo dalle 18,10 alle 17; l'ascendente parte da Palermo alle 14,20 anzichè alle 11,25, giungendo a Napoli alle 7,50, in luogo delle 7,5. Analoghi acceleramenti hanno luogo sul percorso settimanale da e per Giardini-Taormina.

Berlino-Egitto. — In senso ascendente la partenza da Napoli viene ritardata dalle 17 alle 17,30, mantenendo inalterato l'arrivo a Verona, dove si collega col Nord Sud.

Vienna-Roma. — Questo treno verrà riattivato nel prossimo febbraio, collo stesso orario dello scorso anno fra Vienna e Bologna, con allacciamento in quest'ultima stazione col lusso Berlino-Napoli.

Verranno poi riattivati con orario press'a poco uguale a quello dello scorso anno, anche i treni Vienna-Nizza, Nord-Sud e Nizza-Roma.

Comunicazioni dirette interne

Genova-Ventimiglia. — L'attuale accelerato 1188 viene convertito in diretto (nuovo 136) ritardando di 15 minuti la partenza da Genova, ed anticipando di 20 minuti l'arrivo a Ventimiglia.

Con tale innovazione, essendo il 134 in coincidenza a Genova coi treni 61 ed 1, si vengono a migliorare le comunicazioni dirette dal Sempione e dal Brennero per la Riviera di Ponente.

Torino-Santhià-Arona-Domodossola. — Viene istituito un nuovo diretto (161) Santhià-Arona collegante il direttissimo 83 col diretto 252, e stabilendo così una nuova comunicazione diretta mattutina da Torino pel Lago Maggiore, Domodossola ed il Sempione. In cambio viene soppresso il diretto serale 167 Torino-Santhià-Arona.

Torino-Milano. — Si istituisce un nuovo treno (95) diretto da Torino a Santhià, ed accelerato da Santhià a Milano, con partenza da Torino alle 17,35 ed arrivo a Milano alle 20,47, in coincidenza col diretto 72 per il Gottardo.

Roma-Milano. — L'accelerato 1688 Roma-Livorno, il diretto 62 fra Livorno e Novi e l'accelerato 1010 da Novi a Torino vengono a costituire un unico treno diretto continuativo (14) Roma-Torino (accelerato fra Roma e Civitavecchia e fra Alessandria e Torino), con partenza da Roma alle 14,45 invece che alle 12,55, prendendo così la coincidenza del diretto 106 da Napoli. Il diretto 62 resta limitato fra Novi, Milano e Chiasso.

Venezia-Milano. — L'accelerato 1426 viene sostituito dal nuovo diretto 96, con partenza da Venezia alle 5,30 ed arrivo a Milano alle 11,45.

Bassano-Padova. — I treni 2709 e 2710 vengono sostituiti dai diretti 441 e 442, coincidenti a Bassano coi diretti della Valsugana da e per Trento, sopprimendo i treni diretti omonimi fra Castelfranco e Padova.

Cosenza-Metaponto-Napoli. — La comunicazione notturna Cosenza-Metaponto-Napoli, costituita dai treni 852, 844 ed 810 viene anticipata di 38 minuti in partenza da Cosenza e di 25 in arrivo a Napoli.

Reggio Calabria-Napoli. — Il treno 104 accelera la sua corsa in modo da anticipare di 25 minuti l'arrivo a Napoli.

Trapani-Palermo. — Il diretto 932 viene posticipato di mezz'ora per renderne più immediata la coincidenza col piroscafo per Napoli.

Comunicazioni di interesse locale

Vengono anche introdotte diverse modificazioni negli orarî dei treni accelerati ed omnibus di parecchie linee, sia per coordinare l'orario delle linee di diramazione alle variazioni delle linee principali e sia anche allo scopo di ottenere miglioramenti in alcune comunicazioni di carattere locale.

Vengono poi mantenuti fino alla chiusura dell'Esposizione di Torino tutti i treni straordinari giornalieri, e festivi stati istituiti coll'orario estivo per favorire il concorso all'Esposizione stessa.

Nuovi servizi di 3.ª classe con treni direttissimi e diretti

95	(nuovo)	TORINO-SANTHIÀ.
161	»	SANTHIÀ-ARONA.
14	»	CIVITAVECCHIA-ALESSANDRIA.
96	»	VENEZIA-MILANO.
92	»	VERONA-MILANO.
441	»	BASSANO-PADOVA.
442	»	PADOVA-BASSANO.
136	»	GENOVA-VENTIMIGLIA.

SERVIZI DI 3.ª CLASSE CON TRENI DIRETTI CHE VENGONO SOPPRESSI

90 MILANO-SANTHIÀ.
63 MILANO-GENOVA.

TRENI DERRATE

Il treno GG viene ritardato di circa quattro ore in partenza da Villa S. Giovanni con notevole vantaggio nel concentramento dei carri derrate provenienti dalla Sicilia. Al detto treno, con opportuni rimaneggiamenti d'orario lungo il percorso si mantiene quasi inalterato l'arrivo a Cancello.

Il treno facoltativo ZZ è ritardato di oltre un'ora nel percorso Cancello-Roma Tuscolana.

Il treno 728 A, Napoli-Foggia, sussidiario al 728, pei carri derrate soggetti alla sopratassa del 50 %, viene impostato di seguito, anzichè in precedenza, all'originario.

TRENI MERCI

I treni merci diretti e raccoglitori G. V. a lungo percorso conservano, nelle loro basi fondamentali, l'impostazione attuale.

Vengono però accorciati in quanto possibile i percorsi fra le località nelle quali avvengono i cambi di locomotiva per migliorare le condizioni di orario in rapporto alle esigenze della Trazione.

Si sopprimono solo, fra Milano e Modena i raccoglitori G. V. a lungo percorso 6011 e 6022, potendo il servizio ad essi attribuito essere eseguito su quel tratto dai treni 6509 e 6502 che opportunamente vi si prestano, ed esistendo già l'altra coppia di treni raccoglitori a G. V. (6023 e 6036) fra Milano e Roma.

Per tutte le linee sulle quali cambia l'orario, si è procurato di abbreviare i percorsi dei treni merci e di modificarne la marcia in modo da conciliare le varie esigenze con quelle del Servizio Trazione, e si è anche addivenuto alla soppressione o limitazione di qualche treno merci.

Le Divisioni Movimento accenneranno in proposito ai provvedimenti di maggior rilievo che è stato possibile di attuare, nella Circolare che dovranno pubblicare per l'attivazione del nuovo orario.

Itinerari sussidiari pei treni celeri della Valigia Indiana pel caso di interruzione di linea fra Broni e Foggia.

Vengono all'uopo stabiliti appositi treni straordinari per la deviazione dalla via di Alessandria-Genova-Roma-Caserta dei treni celeri della Valigia Indiana discendenti e ascendenti.

Disposizioni riguardanti il passaggio dal cessante al nuovo orario

Per il passaggio dall'attuale al nuovo orario 1.° ottobre 1911 si osserveranno le seguenti norme:

Nel giorno 30 settembre non si dovranno effettuare quei treni facoltativi che per orario o prevedibile ritardo non possano giungere a destino o terminare la corsa in una stazione capolinea prima della mezzanotte.

L'effettuazione di treni speciali nella notte dal 30 settembre al 1.° ottobre e quella di treni straordinari qualsiansi nel giorno 1.° ottobre saranno subordinate alle disposizioni che le Divisioni del Movimento e Traffico riterranno opportuno di impartire per la regolare circolazione dei treni.

Resta a cura delle suddette Divisioni di disporre riguardo al passaggio dal cessante al nuovo orario pei treni merci senza viaggiatori, nonchè per quei treni viaggiatori qui di seguito non indicati, ed il cui orario abbia subìto soltanto lievissimi ritocchi, coordinando le loro disposizioni alle seguenti:

Linea Torino-Genova. — Il diretto 222 viaggerà col cessante orario fino a destinazione.

Linea Domodossola-Milano. — Il direttissimo 259 viaggerà col cessante orario fino a destinazione. Il diretto 258 assumerà il nuovo orario in partenza da Gallarate.

Linea Torino-Santhià-Arona. — Il diretto 167 avrà ancora luogo fino a destinazione.

Linea Arona-Novara. — Il diretto 188 assumerà il nuovo orario in partenza da Oleggio.

Linea Luino-Novara. — Il diretto 208 assumerà il nuovo orario in partenza da Sesto Calende.

Linea Chiasso-Milano. — Il diretto 74 viaggerà col cessante orario fino a destinazione.

Linea Milano-Genova. — Il diretto 75 viaggerà col cessante orario fino a destinazione.

Linea Parma-Spezia. — Il direttissimo 15 assumerà il nuovo orario in partenza da Borgotaro.

Linea Genova-Pisa. — L'accelerato 1615 viaggerà col cessante orario fino a destinazione.

Il direttissimo 7 assumerà il nuovo orario in partenza da Riva Trigoso

L'accelerato 1019 assumerà il nuovo orario in partenza da Quarto ed il direttissimo 9 a Nervi eseguendo ancora nella notte dal 30 settembre al 1.° ottobre il servizio viaggiatori a Levanto.

L'accelerato 1012 assumerà il nuovo orario in partenza da Chiavari.

Il diretto 62 (nuovo 14) assumerà il nuovo orario e la nuova denominazione in partenza da Spezia, attendendo però il 1615, che viaggia col cessante orario.

Linea Pisa-Roma. — Il diretto 5 assumerà il nuovo orario in partenza da Livorno.

Il direttissimo 6 assumerà il nuovo orario in partenza da Grosseto.

Il diretto 8 partirà da Roma Termini regolato dal nuovo orario.

Linea Milano-Bologna. — Il direttissimo 35 viaggerà col cessante orario fino a Bologna.

Il diretto 31 assumerà il nuovo orario in partenza da Piacenza.

Il misto 6034 viaggerà col cessante orario fino a Parma.

Linea Bologna-Firenze. — Il diretto 24 viaggerà col cessante orario fino a Bologna.

L'accelerato 1586 assumerà il nuovo orario in partenza da Pistoia.

Il direttissimo 26 assumerà il nuovo orario in partenza da Firenze S. M. N.

Linea Firenze-Roma. — Il diretto 27 assumerà il nuovo orario in partenza da Firenze S. M. N.

Il direttissimo 36 assumerà il nuovo orario in partenza da Chiusi.

Il diretto 28 assumerà il nuovo orario in partenza da Roma.

Linea Pisa-Pistoia. — Il locale 4740 assumerà il nuovo orario in partenza da Lucca.

Linea Livorno-Empoli-Firenze. — Il diretto 545 assumerà il nuovo orario in partenza da Pisa.

L'accelerato 1654 avrà luogo col cessante orario fino a Livorno.

Linea Empoli-Chiusi. — L'accelerato 1667 viaggerà col cessante orario fino a destinazione.

Linea Ancona-Roma. — Il diretto 571 viaggerà col cessante orario fino a destinazione.

Il diretto 607 assumerà il nuovo orario in partenza da Falconara.

Il diretto 608 assumerà il nuovo orario in partenza da Terni.

Linea Portocivitanova-Fabriano. — L'omnibus 3287 assumerà il nuovo orario in partenza da Castelraimondo-Camerino.

Linea Terontola-Foligno. — L'omnibus 3232 assumerà il nuovo orario in partenza da Ponte S. Giovanni.

Linea Castellammare Adriatico-Roma. — Il treno 615 viaggerà col cessante orario a destinazione.

Il diretto 616 assumerà il nuovo orario in partenza da Sulmona.

Linea Sambenedetto-Ascoli. — Il locale 4905 viaggerà col cessante orario fino a destinazione.

Linea Giulianova-Teramo. — Il locale 4917 viaggerà col cessante orario fino a destinazione.

Linea Ferrara-Rimini. — L'omnibus 2828 assumerà il nuovo orario in partenza da Classe.

Linea Bologna-Ancona. — L'accelerato 1840 ed il diretto 54 viaggeranno regolati dal cessante orario fino a destinazione.

Linea Ancona-Foggia. — L'accelerato 1843 assumerà il nuovo orario in partenza da Montesilvano.

Il diretto 57 assumerà il nuovo orario in partenza da Portocivitanova.

Il diretto 58 assumerà il nuovo orario in partenza da Termoli.

Linea Rocchetto-Gioia. — Il locale 4776 viaggerà col cessante orario fino a destinazione.

Linea Napoli-Metaponto-Brindisi. — Il treno 807 assumerà il nuovo orario a Baragiano.

L'accelerato 1908 viaggerà col cessante orario fino a destinazione.

Il treno 810 assumerà il nuovo orario in partenza da Grassano.

Linea Battipaglia-Reggio. — L'accelerato 1935 assumerà il nuovo orario in partenza da Villa S. Giovanni.

Il treno 109 assumerà il nuovo orario in partenza da Sapri.

Il treno 104 assumerà il nuovo orario in partenza da Paola.

Linea Metaponto-Reggio. — Il diretto 842 assumerà il nuovo orario in partenza da Roccella.

Linea Messina-Palermo. — Il diretto 108 assumerà il nuovo orario in partenza da Messina Centrale.

L'accelerato 1968 (nuovo 1964) assumerà il nuovo orario in partenza da S. Agata di Militello.

Linea Messina-Catania. — Il locale 4999 assumerà il nuovo orario in partenza da Alì.

Estensione negli orari delle categorie in sostituzione delle velocità.

Si richiama l'attenzione del personale interessato sulla estensione negli orari nella maggior parte delle linee del Continente delle *Categorie,* in sostituzione delle *velocità* e sulle relative modificazioni apportate ai gradi di prestazione e si avverte che per le linee stesse con l'attivazione del nuovo orario e fino a tanto che non sarà pubblicata la Prefazione Generale all'orario 1.° ottobre dovranno essere applicate le tabelle di prestazione della Serie 1.ª della Prefazione Generale 1.° maggio. Tali tabelle dovranno pure essere

applicate, dal 1.° ottobre, su tutte le linee della Sicilia sulle quali sono state regolarizzate le percorrenze dei treni. Nella nuova Prefazione saranno soppresse le tabelle di prestazione della Serie 4.ª

Col prossimo orario estivo saranno estese le nuove Categorie a tutte le linee della Rete.

Viaggi con biglietti serie Ao, Ap e B di II classe.

Con l'attivazione del nuovo orario l'ammissione eccezionale nei treni direttissimi per i possessori dei biglietti di cui sopra sarà regolata come appresso:

a) linea Domodossola-Milano
nel direttissimo 259, purchè provenienti da Iselle e diretti a Milano;

b) linea Torino-Genova-Roma
nei direttissimi 2 e 4, purchè in partenza da Roma e in destinazione di Livorno;
nel direttissimo 7, purchè in partenza da Torino, Asti ed Alessandria per oltre Genova; o da Civitavecchia purchè direttamente dalla Sardegna;

c) linea Milano-Genova-Roma
nei direttissimi 73-7, purchè in partenza da Milano e in destinazione di Pisa;

d) linea Milano-Firenze-Roma
nel direttissimo 27, purchè in partenza da Milano e stazioni successive fino a Modena per oltre Bologna;
nel direttissimo 26, purchè in partenza da Roma e Firenze per oltre Bologna;

e) linea Bologna-Lecce
nel direttissimo 57, purchè in partenza da Bologna per oltre Ancona;

f) linea Roma Napoli
nel direttissimo 111, purchè proseguano direttamente per Palermo « via mare »;

nel direttissimo 105, purchè diretti oltre Caserta verso Foggia;

nel direttissimo 104, purchè provenienti da Palermo « via mare » o da Battipaglia con i treni 810 e 104, e diretti oltre Caserta verso Roma.

È inteso che la concessione di viaggiare negli indicati treni direttissimi è estesa ai possessori di biglietti con percorso eccedente i limiti di ammissione indicati per ciascun treno sia sulla linea stessa sia su linee diramantisi dalle stazioni estreme del tratto.

Le sopraccennate validità pei treni direttissimi s'intendono ammesse, senza bisogno di apposita autorizzazione, anche pei biglietti serie *B* di III classe, resi validi per la II, tanto gratuitamente, quanto verso pagamento dell'intera differenza di prezzo.

Circolare N. 16 V (Servizi VII e X).

Servizi diretti coll'estero che, durante l' inverno 1911-12 devono essere fatti con materiale F. S.

(Vedi Ordine di Servizio N. 287-1908).

Con riferimento all'Ordine di Servizio N. 287-1908, si porta a conoscenza del personale interessato che i servizi diretti internazionali, i quali durante l'inverno 1911-12, dovranno essere fatti con materiale F. S., sono quelli indicati nel seguente prospetto.

Le disposizioni della presente Circolare andranno in vigore a datare dal 1° ottobre 1911, salvo per quei servizi, pei quali è indicata esplicitamente altra data. Dalla stessa data resta abrogata la circolare N. 3 V-1911, la quale viene sostituita dalla presente.

per il Direttore Generale
R. RINALDI

Servizi diretti internazionali da effettuarsi con materiale F. S.

INDICAZIONE DEI SERVIZI	Treni F. S. coi quali vengono effettuati i servizi	Compartimento incaricato della sorveglianza	Serie e numeri delle carrozze specializzate	Quantità di carrozze assegnate al Compartimento
1. — Servizi colla P. L. M.				
Via Modane:				
Roma-Parigi.	4 e 1	Roma	ABI$^{cr}_{z}$ 59300-59309	10
2. — Servizi colla Svizzera				
Via Sempione:				
Milano-Losanna-Berna . .	255 e 256	Milano	ABI$^{cr}_{y}$ 58616-58635	20
Milano-Ginevra.	258 e 255			
Milano-Ginevra.	254 e 257			
Milano-Ginevra.	256 e 251			
3. — Servizi per oltre Svizzera				
Via Gottardo:				
Ventimiglia - Genova - Basilea-Colonia-Amsterdam	135/74 e 63/138	Genova	ABLI$^{cr}_{z}$ 650-661	12
4. — Servizi Italo-Austro-Germanici				
Via Ala:				
Roma-Norimberga-Berlino .	22/402 e 403/23	Roma	ABI$^{cr}_{z}$ 59068-59085	18
Roma-Lipsia-Berlino . . .	24/404 e 401/31			

durante l' inverno 1911-1912 (1° ottobre — 30 aprile)

Residenza delle carrozze	Quantità carrozze occorrenti per ciascun servizio		Stazioni ove devono essere tenute carrozze di riserva	Officina alla quale devono essere inviate le carrozze per la riparazione	OSSERVAZIONI
	In composizione a ciascun treno	in turno			
Roma T.	1	4	Roma T. (1)	Firenze	(1) 1 di riserva, anche a Torino
Milano C.	1 1 1 1	2 2 2 2	Milano C.	Officine Breda a Sesto S. Giovanni	N. B. - Sono pure atte a circolare sulle linee Svizzere le carrozze CI_z 42470 a 42474 e 42885 a 42889, nonchè i bagagliai DI[c] 84100 a 84104, aventi residenza a Milano C. i quali veicoli non sono normalmente assegnati ad alcun servizio diretto.
Ventimiglia	1	4	Ventimiglia	Officine Breda a Sesto S.Giovanni (fino a nuova disposizione)	
Roma T.	1 1	4 4	Roma T.	Firenze	

INDICAZIONE DEI SERVIZI	Treni F. S. coi quali vengono effettuati i servizi	Compartimento incaricato della sorveglianza	Serie e numeri delle carrozze specializzate	Quantità di carrozze assegnate al Compartimento
5. — **Servizi Italo-Austriaci** *Via Pontebba:*				
Roma-Vienna	24/44/174 e 171/41/31	Roma	ABI$^{CR}_{y}$ 58637 a 58642 58647 a 58649	9
Torino-Vienna	91/174 e 171/82	Torino	ABI$^{CR}_{y}$ 58636, 58643 a 58646, 58650 a 58655	11
Ventimiglia-Vienna . . .	133/72/91/174 e 171/82/63/138	Genova	idem.	11
6. — **Servizi Italo-Austriaci** *Via Cormons e Cervignano:*				
Torino-Portogruaro-Trieste .	91/1532 e 431/82	Torino	ABI$^{CR}_{y}$ 58636, 58643 a 58646, 58650 a 58655	11
Venezia-Portogruaro-Trieste .	436 e 433			
Venezia-Portogruaro-Trieste .	1534 e 431		ABI$^{VCR}_{y}$ 58600-58615	16
Udine-Cormons-Trieste . .	418 e 417	Venezia	CT 43050-43069	20
Udine-Cormons-Trieste . .	2722 e 2725		DUT^{VCR} 94421-94426	6
Udine-Cormons-Trieste . .	2727 e 2724		D^{CR} 81600-81609	10
Udine-Cormons-Trieste . .	2723 e 2728			

(1) Le carrozze di scorta a Torino passano a Ventimiglia dal giorno della cessazione del servizio

Residenza delle carrozze	Quantità carrozze occorrenti per ciascun servizio		Stazioni ove devono essere tenute carrozze di riserva	Officina alla quale devono essere inviate le carrozze per la riparazione	OSSERVAZIONI
	In composizione a ciascun treno	in turno			
Roma T.	1	4	Roma T.	Firenze	
Torino P. N.	1	3	Torino P.N. (1)	Firenze	Da effettuarsi solo fino al 3 novembre 1911
Ventimiglia	1	4	Ventimiglia (1)	Firenze	Si effettua a partire dal 4 novembre 1911
Torino P. N.	1	2	Torino P.N.	Firenze	Si effettua solo fino al 31 ott. 1911
Venezia Udine	2 ABIy. 2 CT. 1 DUT.	—	Venezia e Udine	Verona	N. B. - Sono inoltre atte a questi servizi le carrozze AB^{VCR} 55049 a 55051 55053 a 55055, C^{VCR} 32631 a 32633, 32635 aventi pure residenza a Venezia, le quali potranno utilizzarsi in mancanza delle ABI_y e CT prescritte e per eventuali aumenti di composizione dei treni
	2 ABIy. 2 CT. 1 DUT.	—			
	1 ABIy. 2 CT. 2 D.	—			
	2 ABIy. 2 CT. 1 D.	—			
	2 ABIy. 2 CT. 1 D.	—			
	1 D.	—			

Torino-Vienna e Torino Trieste.

SENTENZE

Abbonamenti - Mancanza del biglietto.

L'abbonato che avendo preso posto in treno non è in grado di esibire al personale ferroviario il biglietto e la tessera per averli dimenticati, è considerato quale viaggiatore ordinario sprovvisto di biglietto ed è giusto sia sottoposto al pagamento del prezzo del viaggio e relativa sopratassa.

PRETORE DI ASTI - 10 Maggio 1911 - Grassi avv. Luigi c Ferrovie dello Stato.

Con citazione del 7 Luglio 1910 l'avv. Grassi Luigi conveniva innanzi al Conciliatore di Asti, l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, chiedendo il rimborso di L. 21,60 pagate in seguito a verbale di contravvenzione contestatagli il 15 Maggio 1910 nell'ultimo treno diretto, in partenza da Torino verso Genova, essendo egli provvisto da oltre un anno di regolare biglietto di abbonamento.

L'Amministrazione era convenuta in persona del Capostazione di Asti: e quindi essa opponeva innanzi tutto la nullità della citazione sostenendo in base all'art. 872 Cod. di Comm., ed all'art. 137 della vigente tariffa che la rappresentanza deferita al Capostazione, è limitata alle sole ragioni derivanti dal contratto di trasporto.

L'attore contestava tale ragione sostenendo che non si dovesse far distinzione tra trasporto di cose, e trasporto di persone; e quindi la citazione era legale. Ed in merito poi sosteneva che la convenuta era a conoscenza che esso avv. Grassi fosse munito di biglietto di abbonamento, da oltre due anni, deducendo analogo interrogatorio

su tale circostanza; ed inoltre si offriva di provare con testi che il 19 Maggio 1910, partito improvvisamente da Torino aveva dimenticato il libretto all'albergo e che richiamatolo per espresso al mattino dopo lo presentava al Capostazione di Asti.

Sosteneva ancora e deduceva a prova per testi che in diversi casi identici sempre ad altri abbonati di Asti che non avevano momentaneamente il biglietto, furono le contravvenzioni completamente condonate; diceva quindi essere assurdo che l'abbonato il quale ha pagato anticipatamente il biglietto sia sottoposto al pagamento non solo del percorso, ma della sopratassa e del supplemento fino a Novi, solo perchè momentaneamente ha dimenticato il biglietto, e deduceva anche a prova per testi che sul fine di Ottobre un abbonato viaggiò da Asti a Torino senza biglietto, ed avendo dichiarato di averlo dimenticato a Torino, non fu dal controllore obbligato a pagare l'importo del viaggio, ma fu invitato solo a far fede, giungendo a Torino, che egli aveva in realtà il biglietto di abbonamento.

Sosteneva infine essere ammessibili tutte le deduzioni di prova testimoniali, perchè tendenti a dimostrare l'interpretazione data alle disposizioni degli agenti delle Ferrovie, e che le disposizioni delle tariffe non sono di rigore.

Dall'Amministrazione convenuta si opponeva invece essere inderogabile il disposto dell'art. 33 delle tariffe, contemplante il caso del biglietto mancante, per cui il viaggiatore è tenuto a pagare l'importo del biglietto, più una sopratassa eguale all'importo stesso, e che tale disposizione è applicabile anche per i viaggiatori abbonati, in conformità dell'art. 5 delle condizioni particolari di applicazione per la tariffa dei biglietti di abbonamento. Che infine era irrilevante ogni prova circa il comportamento degli agenti ferroviari in altri casi identici.

La convenuta concludeva quindi che si dichiarasse nulla la citazione, ed in subordine che venisse assolta dalla domanda.

E l'attore a sua volta chiedeva il rimborso delle L. 21,60, ed in stretto subordine, che fosse tenuto a pagare almeno soltanto la somma importo del biglietto da Torino ad Asti.

Il Conciliatore di Asti con la sentenza 29 Novembre 1910 riteneva anzitutto non accoglibile la eccezione pregiudiziale di nullità della citazione - perchè l'art. 872 del Cod. di Com. parlando in genere di azioni derivanti dal contratto di trasporto, non fa distin-

zione tra il trasporto delle cose e quello delle persone - e perchè inoltre l'art. 137 delle Tariffe annesse alla legge 27 Aprile 1885 mentre dichiara che l'Amministrazione è rappresentata dal Direttore, soggiunge — però per quanto alle azioni nascenti dal contratto di trasporto, l'Amministrazione si intenderà rappresentata dal Capostazione di partenza o da quello di arrivo, secondo i casi — ed altresì tale articolo accenna al *trasporto* in genere.

In riguardo al merito quindi considerava che sia la legge come la tariffa contemplano il puro fatto della non presentazione del biglietto, e in tale mancanza l'art. 33 della tariffa stabilisce che il viaggiatore sprovvisto di biglietto, se non giustifica di averne dato avviso ecc., deve corrispondere l'importo del biglietto....... più una sopratassa eguale all'importo stesso.

Che perciò il viaggiatore è tenuto al pagamento qualunque sia la causa della mancanza del biglietto; che unica prova accoglibile sarebbe stata quella di aver dato l'avv. Grassi avviso agli agenti ferroviari della mancanza del biglietto, ciò che gli avrebbe concesso di non pagare la sopratassa. Che finalmente non giova l'invocare la qualità di abbonato in quanto che le normali relative al rilascio dei biglietti di abbonamento (art. 13) dichiarano che le condizioni e norme relative al trasporto dei viaggiatori in genere sono estese agli abbonati.

Conseguentemente il Conciliatore assolveva l'amministrazione delle Ferrovie dalla domanda attrice compensando le spese di giudizio ed accollando all'attore quelle di sentenza.

Avverso tale sentenza l'avv. Grassi con atto in data 26 Gennaio 1911 proponeva appello per i seguenti motivi: perchè in detta sentenza non erano state rispettate le norme interpretative delle disposizioni circa il trasporto dei viaggiatori dando alle medesime una estensione non mai data dallo stesso personale ferroviario, nè dall'autorità giudiziaria, ed in ispecie da questa Pretura la quale avrebbe assolto un viaggiatore che, avendo momentaneamente dimenticato il biglietto d'abbonamento, si era rifiutato di pagare l'importo, adducendo la buona fede.

Perchè con la predetta sentenza, ad esso appellante, munito di regolare biglietto di abbonamento si ritenne giustamente applicata non solo la tassa e sopratasse da Torino ed Asti con l'ultimo diretto della sera, ma anche quella fino a Novi, mentre qualunque citta-

dino astigiano, per facoltà concessa dalla Direzione Ferroviaria potrebbe servirsi del detto treno — e perchè su tale punto di questione il Conciliatore non si pronunciò e l'Amministrazione ferroviaria più volte invitata a spiegare la ragione del pagamento di L. 21,60, non volle presentare alcun documento giustificativo, nè dare spiegazioni.

Spedita la causa innanzi a questo Ufficio comparivano entrambi le parti e dopo le reciproche e successive deliberazioni, veniva assegnata a sentenza, rendendosi dalle parti le conclusioni come in epigrafe.

DIRITTO.

Osserva che per quanto riguarda la questione pregiudiziale della nullità della citazione innanzi il Conciliatore, l'Amministrazione delle Ferrovie non ha più insistito su di essa, in questa sede quindi non è più il caso di occuparsene.

Per quanto riguarda il merito, dalle parti si sono svolti ed ampliati gli stessi argomenti, le stesse deduzioni e controdeduzioni svolte innanzi al primo giudice.

Dall'appellante poi si sono dedotte a prova per testi le seguenti circostanze:

A) Che in diversi casi identici ad abbonati i quali avevano dichiarato al controllore di avere dimenticato il biglietto, non fu nè fatto pagare il biglietto, nè la sopratassa.

B) Che il 3 febbraio 1910 viaggiando l'ing. Ignazio Polluce nel treno N. 3, ed avendo, come il deducente, dichiarato durante il viaggio al controllore di aver dimenticato il biglietto di abbonamento eguale a quella del deducente gli fu fatta pagare la tassa e sopratassa in L. 14,50 della quale però su suo reclamo gli fu tosto effettuato il rimborso totale.

C) Che il dott. Mosca Luigi, avendo viaggiato nell'ottobre 1910 sul treno 10 ed avendo dimenticato il biglietto di abbonamento non gli fu fatta pagare alcuna tassa, ma gli si concesse di andare a casa a Torino a prendere il biglietto, e a farne fede al personale di controllo in Stazione.

D) Che lo stesso abbonato avendo altra volta dimenticato momentaneamente il biglietto ed essendogli stato elevato verbale

di contravvenzione, citato a comparire innanzi a questo Ufficio, veniva assolto per inesistenza di reato.

Sostiene poi l'appellante che in ultima analisi, nel caso concreto si tratti di decidere il punto se cioè l'abbonato, che ha fatto fede del biglietto, e che è conosciuto dal personale viaggiante e dal capo stazione di partenza e di arrivo, debba essere rimborsato della tassa e sopratassa pagata.

Osserva il giudicante che tale questione appunto non è che la conseguenza dell'altra: vedere cioè se l'abbonato che viene sorpreso in viaggio, sprovvisto di tessera e di biglietto di abbonamento debba o non essere considerato come un viaggiatore ordinario o sprovvisto di biglietto.

È necessario ricordare tutte le disposizioni al riguardo.

L'art. 51 del regolamento di polizia ferroviaria (approvato col R. Decreto 31 ottobre 1873, n. 1607) dispone che nessun viaggiatore può prender posto nelle vetture per viaggiare senza essere fornito di biglietto; ed in caso contrario è soggetto alle pene di polizia.

L'art. 14 delle tariffe e condizioni pei trasporti (All. *D* alla legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie III) dispone che il viaggiatore deve essere munito del biglietto, ed in mancanza è soggetto alle tasse stabilite dalla legge.

La prima disposizione evidentemente ha carattere esclusivamente di sanzione penale per un fatto contrario alla legge.

La seconda disposizione invece stabilisce il principio generale, per dir così, della negligenza del viaggiatore di munirsi di biglietto, per cui deve soggiacere al pagamento delle tasse.

E l'art. 33 delle tariffe dispone che il viaggiatore il quale durante la corsa od all'arrivo è trovato sprovvisto di biglietto, e non giustifica che all'atto di prendere posto in convoglio, ne diede avviso al personale, dichiarandosi pronto a pagare il prezzo del viaggio, deve corrispondere l'importo di un biglietto calcolato sulla distanza dalla stazione originaria, più una sopratassa eguale allo importo stesso.

Ora tali disposizioni non ammettono assolutamente distinzione di sorta: le tasse costituiscono quasi delle pene convenzionali stabilite per un principio d'ordine, e per la negligenza dei viaggiatori che avrebbero sempre la potenzialità di risolversi in una le-

sione dei diritti dell'Amministrazione delle Ferrovie, anche quando esiste buona fede da parte del viaggiatore, che non ha dato avviso della mancanza di biglietto, nel momento di montare in treno.

E passando al caso degli abbonati; l'art. 3 delle tariffe sui biglietti di abbonamento dispone in termini generali *che tutte* le condizioni e norme relative al trasporto dei viaggiatori in genere, sono estese agli abbonati in quanto non siano modificate dalle condizioni e norme speciali. Ma l'art. 5 delle condizioni di applicabilità di tali tariffe, ripetendo che anche l'abbonato ha l'obbligo di esibire, a richiesta del personale viaggiante, il biglietto e la tessera, soggiunge che l'abbonato il quale, per una *qualsiasi ragione,* non può presentare il biglietto o la tessera, è soggetto al pagamento delle tasse dovute dai viaggiatori sprovvisti di biglietto. Ed anche qui non si fa alcuna distinzione tanto che l'espressione usata è: per qualsiai ragione. In quanto che è vero che l'abbonato pagò già anticipatamente l'importo del biglietto, ma l'obbligo di esibire al controllo il suo titolo di legittimazione, è perchè il personale viaggiante sia sicuro che si tratti veramente di un abbonato, che il biglietto non sia scaduto, e che il viaggiatore viaggi effettivamente nei tratti di linea per cui l'abbonamento è rilasciato. Nè puossi far distinzione se l'abbonato sia in buona o in mala fede, se si accorga o no, nel momento di salire in treno, di essere sprovvisto del suo biglietto.

La tassativa disposizione, ripetesi, contempla assolutamente il caso della mancanza della tessera e del biglietto di abbonamento, così come quella del biglietto di un viaggiatore ordinario.

Nè importa la considerazione che l'abbonato sia conosciuto alla Stazione di partenza o a quella di arrivo, giacchè può non essere conosciuto dal personale viaggiante che si rinnova e che è in diritto ed in dovere di controllare tutto ciò che deve controllare, e principalmente la identità dell'abbonato.

L'appellante sostiene che egli, montato in treno a Torino, senza accorgersi di aver lasciato il suo biglietto nella camera dell'albergo, fu però in grado appena arrivato ad Asti dove è conosciuto, di chiedere per espresso a Torino, il suo biglietto, che giunse l'indomani, e fu esibito al Capostazione — e che non era il caso di chi non sappia giustificare dove sia il suo biglietto di abbonamento. Ma se era inutile mostrare l'indomani al Capostazione di Asti il biglietto, perchè certo risultava dai registri la qualità

di abbonato nel Grassi; ciò non toglie però che egli come un qualsiasi altro abbonato, e quindi come un viaggiatore sprovvisto di biglietto, fosse inosservante alla disposizione di esibire in viaggio il suo titolo di legittimazione, per tutte le ragioni per cui tale esibizione è prescritta.

Il Grassi sostiene pure che egli sia sapendo sia non sapendo di avere indosso il biglietto aveva sempre diritto, come abbonato, di salire in convoglio senza bisogno di dichiarare alcunchè al personale viaggiante: ciò perchè egli, come abbonato, già aveva pagato il trasporto, sicchè l'Amministrazione Ferroviaria non faceva che eseguire il contratto per conto suo, senza ricevere danno.

Ma in tal modo evidentemente si sposta sempre la questione dal suo punto essenziale ed unico, che cioè il pagamento della tassa e sopratassa è per la inosservanza della disposizione di esibire il biglietto a qualunque richiesta del personale — per i principî innanzi esposti, indipendentemente da ogni considerazione di buona fede o da altri particolari condizioni giusta il tenore dello stesso articolo 5.

Sostiene inoltre l'appellante che alle cennate disposizioni bisogna dare un'interpretazione logica ed equitativa e non strettamente rigoristica. Ma nemmeno tale assunto è sostenibile. Non devesi dimenticare che le tariffe ferroviarie hanno carattere legislativo: non c'è dubbio per il sistema italiano, giacchè le tariffe vigenti sono state approvate e confermate con leggi speciali come per le Ferrovie dello Stato, o approvate da leggi speciali, o da decreti reali per delegazione del potere legislativo, come per le Ferrovie concesse ad industria privata.

Ora, per principio accolto dall'autorevole dottrina e ammessa anche da costante giurisprudenza dal carattere legislativo delle tariffe deriva, con le altre importanti, la conseguenza che dette tariffe devansi applicare rigorosamente, alla lettera in modo da non lasciar adito ad interpretazioni — nè le parti possono derogare con la loro volontà alle disposizioni, nè può divagarsi il Magistrato, sotto forma d'interpretazione estensiva.

Del resto nella stessa espressione usata dall'art. 5 citata « *l'abbonato che per qualsiasi ragione ecc.* » non può assolutamente dar luogo ad interpretazione diversa che non sia quella grammaticale. Si appalesano quindi inammessibili e non necessarie la deduzione di prova testimoniale dell'appellante, e riportate innanzi,

giacchè ripetesi, non si tratta di clausole contrattuali essenzialmente, ma di disposizioni aventi altro carattere, e non sarebbe certo da considerare come norma di interpretazione il fatto che, magari in casi simili, il personale dipendente dall'Amministrazione ferroviaria abbia derogato alle disposizioni, o per tolleranza o per noncuranza avrebbe potuto esser più fortunato l'appellante Grassi di trovar nel treno un controllore tollerante e cortese, ma ciò non toglie che tali eventuali strappi possano costituire una regola contro le tassative disposizioni.

Bene dunque fece il primo giudice nella sua sentenza, a decidere che al Grassi non spetti il rimborso della somma pagata.

Del resto il più volte ripetuto art. 5 della condizione di applicazione della tariffa d'abbonamento, nella sua forma tassativa dispone in ultimo che « *non si accordano rimborsi degli importi riscossi in applicazione delle suddette disposizioni* ».

Che se poi si voglia considerare anche il carattere convenzionale delle condizioni di abbonamento, l'abbonato deve essere a conoscenza di esse, giacchè sono riportate nel biglietto di abbonamento, e colui che domanda un abbonamento quindi deve essere disposto in caso di inosservanza da parte sua delle disposizioni, al pagamento delle tasse comminate.

Non è accoglibile nemmeno l'altro assunto del Grassi, che cioè nella peggiore ipotesi egli non avrebbe dovuto pagare l'importo del biglietto da Torino fino a Novi, giacchè questa è una conseguenza ineluttabile dell'essere l'abbonato sprovvisto di biglietto considerato come viaggiatore ordinario sprovvisto. Ed essendo prescritto che su l'ultimo diretto della sera da Torino verso Genova, non possono pigliar posto viaggiatori locali per Asti, non rilasciandosi insomma biglietti per Asti su quel treno, il Grassi, come viaggiatore sprovvisto di biglietto, doveva per l'appunto pagare, come pagò, le sopratasse calcolate sull'importo del biglietto da Torino a Novi.

Conseguentemente non merita censura la sentenza appellata, anzi è il caso di confermarla completamente, dichiarandosi così che al Grassi non spetta rimborso delle somme pagate — per cui l'appello va rigettato.

Le spese seguono la soccombenza.

P. Q. M. rigetta l'appello etc.

Errata-corrige

—

Bollettino Ufficiale N. 36-1911 — A pag. 277 della parte IV, nell'ultima parte della massima che precede la sentenza, invece di: « *non è applicabile che alla partita di merci costituita da più di una spedizione* », leggasi: « *non è applicabile alle partite di merci costituite da più di una spedizione* ».

Ordine di Servizio N. 53-1911 (Boll. N. 9-1911) — Nell'ultimo capoverso, seconda riga, dell' « Allegato A » invece della parola « *aumentare* » leggasi « *diminuire* ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO IV - 1911

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . *L.* **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » **8.00**

Gli abbonamenti decorrono dal 1° gennaio di ogni anno

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all' ufficio degli agenti abbonati : pertanto si prega di comunicare al Servizio I (ufficio bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi provenienti dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO IV - N. 39. 28 SETTEMBRE 1911.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, settembre 1911 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Ordine di Servizio N. 294. (Servizio VII).

Attivazione del nuovo bivio Ghisolfa.

(Vedi Ordine di Servizio N. 70-1907 e 49-1909).

In seguito alla deviazione dei binari di corsa fra le progressive km. 2,000 e 4,853,60 del tratto Milano-Rho, dalle ore 4 del giorno 1° agosto 1911, il bivio Ghisolfa, dal km. 3,422,10 venne spostato al km. 3,577,34, sopprimendosi in pari tempo la relativa cabina e l'allacciamento che esisteva fra il bivio stesso e il fascio della Librera, al cui collegamento col triangolo di S. Rocco, venne provveduto con un binario che attraversa, mediante sottopassaggio, quelli di corsa in corrispondenza alla progressiva km. 2,711,58.

Rispetto al vecchio tracciato e nel senso da Milano a Rho, la deviazione che non modifica la distanza fra le suddette due stazioni, venne fatta a destra dal km. 2,000 al km. 2987 e a sinistra per il rimanente tratto fino al km. 4853,60 raggiungendo la pendenza massima del 7 ‰ e con andamento parte in rettilinei e parte in curve col raggio minimo di m. 600.

In dipendenza della deviazione venne costruito in servizio della fermata della Bovisa un nuovo fabbricato il cui asse trovasi al km. 4139,39.

Dalla data suddetta venne pure attivata la cabina-presso il nuovo bivio avente un apparato centrale tipo Bianchi-Servettaz, coi segnali riferentisi al bivio stesso rappresentati nello schizzo allegato al presente Ordine di Servizio.

Da questo, risultano pure le modificazioni di conseguenza apportate ai segnali e deviatoi della cabina del fascio S. Rocco, di cui all'Ordine di Servizio N. 70-1907.

Nello schizzo sono stati anche indicati il semaforo di protezione del bivio Vigevano, lato Rho, che già subì il necessario spostamento in dipendenza della deviazione fra le progressive 2000 e 2987, e così pure i dischetti *A* e *B* precedentemente attivati, che comandano ai movimenti fra i fasci Librera e S. Rocco.

Ogni deviatoio ed ogni segnale è contrassegnato dal numero della leva a mezzo della quale viene manovrato.

Sono inoltre indicate le distanze che possono interessare il personale di stazione, di macchina e di scorta ai treni e, di fianco a ciascuna ala dei semafori a più ali situate l'una sopra l'altra, è specificata la direzione cui la medesima comanda.

I segnali che nello schizzo non sono indicati come segnali di avviso, sono di 1ª categoria.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 *e* 7 *del Compartimento di Milano.*

Ordine di Servizio N. 295. (Servizio X).

Istruzioni sulla contabilità delle Officine del materiate rotabile.

In sostituzione dell'Istruzione di servizio N. 3, pubblicata da Servizio Centrale X in data 1º giugno 1906, e delle successive modificazioni, si è provveduto alla stampa, in fascicolo separato, delle « Istruzioni sulla contabilità delle officine del materiale rotabile ».

Alla distribuzione delle istruzioni di cui trattasi provvederà il predetto Servizio Centrale X.

Ordine di Servizio N. 296. (Servizio X).

Gestione del parco delle sale montate di scorta per rotabili.

È stata emanata l'appendice 1ª alla Istruzione contenente le Norme tecniche e contabili per la *gestione del parco delle sale montate di scorta per rotabili.*

La distribuzione di detta appendice sarà fatta a cura del Servizio Centrale Xº il quale provvederà che ne sia consegnata copia anche agli agenti delle classi 26, 27, 28, 29, 34, ai Capi Tecnici ed ai Capi Squadra delle Officine del materiale rotabile.

Ordine di Servizio N. 297. (Servizio VIII).

Concessione speciale XIV.

(Vedi Ordine di Servizio N. 187-1910).

Nell'elenco delle Società ginnastiche ammesse a fruire della Concessione speciale XIV, depennare la Società Bustese Sportiva di Busto Arsizio ed aggiungere seguendo l'ordine alfabetico delle sedi, i seguenti sodalizi:

SEDI:	DENOMINAZIONI:
Milano	Società ginnastica « Giovane Italia »
Roma	Ricreatorio popolare « XX Settembre »

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 298. (Servizio VIII).

Concessioni speciali VI e VII.

(Vedi Ordine di Servizio N. 188-1910).

Nell'elenco relativo alla Concessione speciale VI, si aggiungano nell'ordine alfabetico delle sedi, i seguenti sodalizi:

DENOMINAZIONE	SEDE
Associazione delle Suore Domenicane	Firenze
Missionari dell' Istituto « Cristoforo Colombo » per l' assistenza degli emigranti italiani in America (1).	Roma e Piacenza

(1) Concessione eccezionale limitata ai viaggi da Roma a Piacenza e viceversa, nonchè da Roma e da Piacenza ad un porto di mare o punto di confine, e viceversa. Le richieste e le tessere di identità personale devono essere convalidate e bollate dal Ministero degli Affari Esteri.

Nell'elenco degli Istituti di Carità ammessi alla Concessione speciale VII è da aggiungersi, nell'ordine alfabetico delle sedi, il seguente sodalizio:

Colonia agricola Tullio Dandolo e dipendente Ospizio Nazionale per i piccoli derelitti in Milano con sede in CUASSO AL MONTE (Como).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 299 (Servizi VII e VIII).

Estensione del servizio a P. V. O. nella stazione di Villa Inglese.

La stazione di Villa Inglese della linea Napoli-Metaponto, attualmente abilitata al servizio delle merci a piccola velocità ordinaria limitatamente alle spedizioni di lava greggia per lastricati (basoli), è stata ammessa al servizio medesimo anche per le spedizioni di pozzolana.

In conseguenza di ciò, la nota (8) in calce alla pag. 106 del volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » deve essere così modificata:

« (8) Limitatamente alle spedizioni di lava greggia per lastricati (basoli) e di pozzolana ».

Di conformità si deve pure modificare la nota (42) relativa alla stazione di Villa Inglese, a pag. 14 della parte seconda della « Prefazione Generale all' Orario Generale di Servizio 1° maggio 1911 ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 300 (Servizio VIII).

Servizio Italo-Francese.

(Vedi Ordine di Servizio N. 265-1911)

Con decorrenza dal 14 settembre 1911, vennero esclusi dal trasporto in base alla tariffa eccezionale P. V. n. 30 - paragrafo 1 - serie 3 - della tariffa diretta italo-francese (edizione 1° gennaio 1907), *il fieno, i foraggi secchi, la paglia comune di cereali e di riso,* in provenienza od in transito dalla Francia.

Pertanto dovranno apportarsi, nella tariffa diretta italo-francese (edizione 1 gennaio 1907), le seguenti modificazioni:

Nomenclatura e classificazioni delle merci a piccola velocità (pag. 60 e 79); alle posizioni.

709/714 fieno ed altri foraggi secchi, in balle.

1278/1077 Paglia comune di cereali e di riso, depennare l'indicazione della serie 3 - paragrafo 1 esistente nell'ultima colonna in corrispondenza della tariffa eccezionale N. 30 P. V.

Tariffa eccezionale N. 30 P. V. (Pag. 401), completare l'intestazione del paragrafo 1 come sopra: Merci di ogni sorta eccettuati gli oggetti d'arte, il fieno, i foraggi secchi, la paglia comune di cereali e di riso, i colli indivisibili ecc.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 301. (Servizio VIII).

Servizio della Sezione di Dogana ai Magazzini Generali di Mestre.

A modificazione di quanto fu disposto con l'Ordine di Servizio N. 202, corrente anno, si avverte che, non prestandosi la Sezione doganale istituita presso i Magazzini Generali di Mestre allo scarico delle bollette cauzione di merci che non siano indirizzate alla Società Anonima dei Trasporti, esercente i Magazzini stessi,

la nota a pag. 226 del Regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie dovrà essere sostituita dalla seguente:

« MESTRE, Magazzini Generali (Sezione Venezia).

« (Alla detta Sezione possono essere spedite con bolletta cau-« zione le sole merci indirizzate ai Magazzini Generali di Mestre, « oppure alla Società Anonima dei Trasporti, esercente i Magaz-« zini stessi) ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 302 (Servizio VIII).

Linea Cerignola stazione-Cerignola città.

(Vedi Ordine di Servizio N. 81-1909).

Le disposizioni portate dagli articoli 14 e 15 della legge 13 aprile 1911 N. 310 essendo applicabili anche al trasporto dei viaggiatori e delle merci a P. V. sul percorso Cerignola stazione-Cerignola città, s'indicano, nell'allegato, i nuovi prezzi che, a cominciare dal giorno 1° ottobre p. v., dovranno essere applicati sul detto percorso.

L'allegato al presente, annulla e sostituisce quello pubblicato con l'Ordine di Servizio n. 81-1909.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 79 (Servizio VIII).

Chiusura dell'Agenzia di Città di Popoli.

(Vedi Circolare N. 76-1910)

A datare dal 30 settembre 1911 verrà soppresso alla stazione di Popoli il servizio dei trasporti a domicilio e verrà chiusa, di conseguenza, quell'Agenzia di città.

Si dovranno cancellare, pertanto, le relative indicazioni a

pag. 25 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio ed 1907, nonchè le lettere G. P. poste alla colonna 14 della pag. 74 del Prontuario Generale delle distanze chilometriche, ediz. 1908, di fianco al nome della stazione di Popoli.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 80. (Servizio VIII).

Modificazione dei prezzi pei trasporti a domicilio a S. Severo.
(Vedi Circolare N. 7-1907).

A datare dal 1° ottobre 1911 il prezzo del trasporto a domicilio dei pacchi ferroviali a S. Severo viene portato a L. 0,15 e quello delle « merci in genere » a P. V., a L. 0,25.

Analoghe modificazioni si dovranno praticare, pertanto, alla pag. 27 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio, edizione 1907 alle colonne 2 e 9, di fianco al nome di quella stazione.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 81 (Servizio VIII).

Modificazioni alla nomenclatura delle tariffe.

Il *litargirio* è ossido di piombo; il *minio di piombo* è composto di ossido (litargirio) e di biossido di piombo.

In conseguenza di che, si dovranno apportare le seguenti modificazioni alle veci della nomenclatura:

Alla voce Litargirio, aggiungere « (ossido di piombo) ».

Alla voce Ossido di piombo, cancellare il rimando « vedi Minio », sostituendolo con « vedi Litargirio ».

Alla voce Minio, cancellare le parole « (ossido di piombo) ».

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 82. (Servizio VIII).

Agenzia di Città di Spezia.

(Vedi Circolare N. 76-1911).

Il foglio allegato alla circolare n. 76 c. a. deve essere annullato e sostituito da quello unito alla presente.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Allegato alla Circolare N. 82-1911.

Aggiunte e modificazioni

al Prontuario - Tariffe pei trasporti a domicilio

Alla pagina 29, aggiungere, le seguenti indicazioni:

STAZIONI	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
	Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.) Tassa per ogni spedizione ed operazione di		Numerario		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
	presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni lire mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale di 10 in 10 Kg.			Prezzo per quintale di 10 in 10 Kg.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13

In calce alla pag. 29 annullare la nota (1) e sostituirla dalla seguente:

(1) Le tasse vengono raddoppiate pei trasporti diretti in Dogana ed al R. Arsenale, nonchè quelli per le salite di Via Cernaia, Lazzaro Spallanzani, Quintino Sella, 27 Marzo, Viale de' Colli e località Vicchi e Gaggiola. Vengono anche raddoppiate per le spedizioni di liquidi in fusti, damigiane e fiaschi quando la consegna deve essere fatta ai piani superiori o nei locali sotterranei.

Alla stessa pag. 29 aggiungere la seguente nota (2):

(2) Si esige la provvigione di L. 0.10 per le operazioni di dazio consumo.

Prezzi da applicarsi per il percorso Cerignola stazione-Cerignola città

Prezzi pel trasporto dei viaggiatori, bagagli e cani.

		Classe	Prezzo
Viaggiatori ordinari	Biglietti di corsa semplice	1ª classe	L. 1.15
		2ª »	» 0.65
		3ª »	» 0.40
	Biglietti di andata e ritorno	1ª »	» 1.35
		2ª »	» 1.00
		3ª »	» 0.65
Bagagli	Prezzo per quintale indivisibile		» 0.58
Cani	Prezzo per ogni capo		» 0.1624
	Tassa minima per spedizione		» 0.70
Viaggiatori a tariffa ridotta	Concessioni speciali A, B, C	1ª classe	L. 0.60
		2ª »	» 0.40
		3ª »	» 0.30
	Militari	1ª »	» 0.25
		2ª »	» 0.20
		3ª »	» 0.15
Bagagli a tariffa ridotta	Prezzo per tonnellata, divisibile di 10 in 10 chilogrammi		» 1.624

Prezzi dei biglietti d'abbonamento per la linea Cerignola stazione-Cerignola città.

CLASSI	un anno	6 mesi	4 mesi	3 mesi	45 giorni	un mese
	LIRE					
1ª classe	225.10	125.20	92.80	69.55	62.65	41.75
2ª »	161.90	88.55	69.20	51.90	46.70	31.15
3ª »	112.55	64.55	48.95	36.70	33.10	22.05

Prezzi pel trasporto del numerario, carte valori e oggetti preziosi e delle merci a G. V., P. V. acc. e P. V. ordinaria.

Numerario, carte valori e oggetti preziosi	Prezzo per ogni L. 500 indivisibili	L.	0.0122
	Tassa minima per spedizione	»	0.70
Merci a grande velocità.	Prezzo per quintale indivisibile	»	0.464
Derrate alimentari	A grande velocità - Prezzo per quint. indivisibile	»	0.464
	A piccola velocità acc. - Prezzo per quintale indiv.	»	0.103
Uva a vagone completo.	A piccola velocità acc. - Prezzo per quintale indiv.	»	0.108
Merci a piccola velocità	Ascritte alle prime cinque classi delle tariffe - Prezzo per quintale indivisibile	»	0.109
	Ascritte alle ultime tre classi delle tariffe - Prezzo per quintale indivisibile	»	0.106
Neve a vagone completo.	Prezzo per tonnellata indivisibile	»	0.928

Tasse pel trasporto del bestiame.

CLASSI			Bestiame cavallino	Bestiame bovino, suino, ovino
			Prezzo per capo	
1ª classe	Spedizione di 1 capo	L.	1.0815	0.9373
	» » 2 capi	»	0.6489	0.5408
	» » 3 »	»	0.5768	0.5047
	» » 4 »	»	0.5408	0.4687
	» » 5 »	»	0.5047	0.4326
	» » 6 » ed oltre	»	0.4687	0.3966
2ª classe	Spedizione di 1 capo	L.	1.0815	0.9373
	» » 2 capi	»	0.5768	0.5047
	» » 3 »	»	0.4687	0.4326
	» » 4 »	»	0.4326	0.3966
	» » 5 »	»	0.3966	0.3605
	» » 6 » ed oltre	»	0.3605	0.3245
3ª classe		L.		0.15862
4ª »		»		0.08652
5ª »		»		0.04326

Avvertenze. — *a*) Al bestiame cavallino trasportato in vagoni-scuderia si applicano i prezzi stabiliti in appresso.

b) Le spedizioni miste di bestiame di 1ª e 2ª classe si tassano in base ai prezzi della classe rispettiva corrispondenti alla quantità totale dei capi che compongono le singole spedizioni.

c) Il prezzo minimo per ogni spedizione, anche mista, di bestiame di 3ª, 4ª e 5ª classe, è stabilito in L. 0.9373; questo prezzo non è applicabile alle spedizioni miste con bestiame delle due prime classi.

Se pel trasporto del bestiame fosse richiesto dal mittente l'uso esclusivo di un vagone, si applica la tariffa per capo, ma il prezzo non potrà essere inferiore ai minimi seguenti:

SPEDIZIONE			
di un capo di bestiame	di due o più capi caricati nello stesso vagone		
	prezzo minimo per vagone		
		Vagoni da 8 tonnellate	Vagoni da 12 tonnellate
L. 1.8025	Bestiame cavallino . . . . . L.	3.0282	3.7492
	» bovino, suino, ovino . »	2.7398	3.4608

Avvertenza. - Per ogni spedizione o vagone è dovuto inoltre il diritto fisso di L. 1.03.

Cavalli in vagoni-scuderia.

SPEDIZIONE		
di un cavallo	di due cavalli	di tre o quattro cavalli
	caricati nello stesso vagone	
prezzo per capo o per chilometro		
L. 2.2736	L. 1.7864	L. 1.4616

Avvertenza. - Per ogni spedizione o vagone è dovuto il diritto fisso di L. 1.16.

L'Amministrazione fornisce i vagoni-scuderia nei limiti consentiti dalle esigenze del servizio.

Tasse pel trasporto dei veicoli.

QUALITÀ		Grande velocità — Prezzo per veicolo	Grande velocità — Diritto fisso per veicolo	Piccola velocità — Prezzo per veicolo	Piccola velocità — Diritto fisso per veicolo
Veicoli da tramvia, omnibus, diligenze, breaks e simili vetture pesanti, con più di due sedili oltre a quello del conduttore (*d*) . . . . L.		4.872	3.48	2.884	2.06
Carrozze a quattro ruote con uno o due sedili oltre a quello del conduttore, furgoni con coupè e carri funebri.	Per 1 veicolo . . . . »	3.654	3.48	2.5235	2.06
	» 2 veicoli car. nello stesso vag. »	2.842	3.48	1.8025	2.06
	» 3 » » » »	2.436	3.48	1.442	2.06
Carrozze a due ruote con uno o due sedili.	Per 1 veicolo . . . . »	3.248	3.48	2.163	2.06
	» 2 veicoli car. nello stesso vag. »	2.436	3.48	1.442	2.06
	» 3 » » » »	2.03	3.48	1.0815	2.06
Furgoni da merci senza coupè, carri a 4 ruote per uso stradale e rurale, scale Porta a 4 ruote e pompe a mano a 4 ruote.	Per 1 veicolo . . . . »	3.248	2.32	2.163	1.545
	» 2 veicoli car. nello stesso vag. »	2.436	2.32	1.442	1.545
	» 3 » » » »	2.03	2.32	1.0815	1.545
Biroccini, sedioli, vagonetti da sterro e carri a due ruote per uso stradale e rurale, scale Porta e pompe a mano a due ruote (*d*).	Per 1 veicolo . . . . »	2.842	2.32	1.8025	1.545
	» 2 veicoli car. nello stesso vag. »	2.03	2.32	1.0815	1.545
	» 3 » » » »	1.624	2.32	0.8652	1.545
Carozze e vagoni per ferrovie e tramvia	Circolanti sulle proprie ruote . . . »	2.436	—	1.442	—
Locomotive fino a 24 tonnellate.		8.932	—	6.489	—
Id. oltre 24 id.		13.804	—	10.094	—
Tenders separati		5.684	—	3.605	—
Gru ferroviarie montate o smontate, circolanti sulle proprie ruote (*e*) . . . . »		—	—	2.163	—

AVVERTENZE — *a*) Il diritto fisso comprende il carico, lo scarico e la spesa di stazione.

b) La prima untura delle locomotive, tenders, carrozze e vagoni si fa a cura e spese del mittente; può anche farsi in partenza dall'Amministrazione, contro il rimborso della relativa spesa.

c) Le locomotive caricate sui vagoni si trasportano a grande velocità od a piccola velocità con l'applicazione delle tariffe rispettive.

d) Sotto la voce veicoli da tramvia devono intendersi comprese non solo le vetture per passeggieri, ma ogni specie di veicoli chiusi ed aperti per merci, bagagli, ecc., e sotto la voce vagonetti da sterro, quelli che per la loro struttura non possono servire ad altro uso che ai trasporti per sterramento.

e) Per le gru ferroviarie, montate o smontate, circolanti sulle proprie ruote e spedite a piccola velocità, si applica inoltre la tassa di L. 1.8025 per vagone, qualora il trasporto (da ammettersi soltanto a piccola velocità) esiga l'aggiunta di vagoni di scorta.

Se pel trasporto di qualche veicolo occorresse l'impiego di due vagoni congiunti si applicherà due volte la tassá ed una sola volta il diritto fisso.

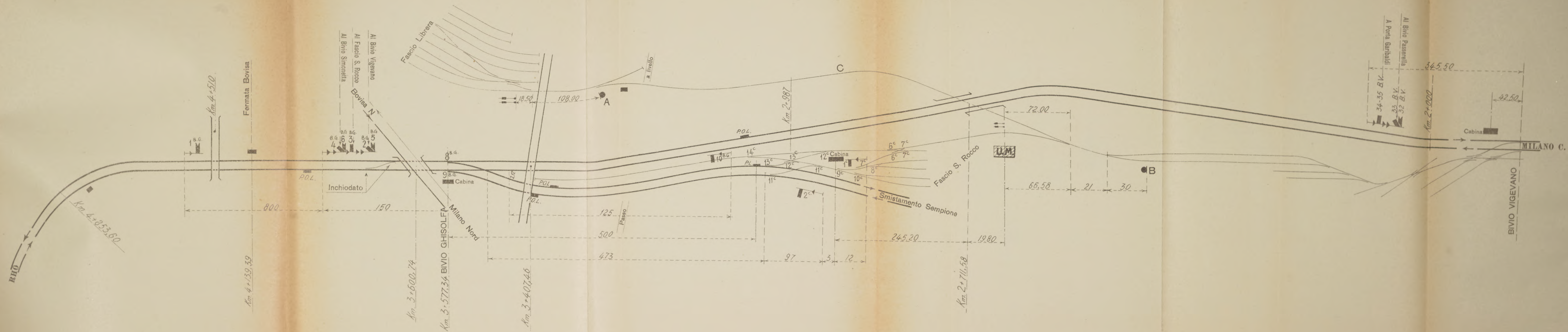
Se una spedizione fosse composta di più veicoli di diverse specie, si applicheranno bensì le tasse corrispondenti a ciascuna delle diverse specie di veicoli, ma computate rispettivamente in base al prezzo unitario stabilito per il totale dei veicoli effettivamente caricati sopra ogni vagone.

Le merci contenute nei veicoli sono tassate a peso in base alle rispettive tariffe, secondo che il trasporto abbia luogo a grande od a piccola velocità.

Tasse pel trasporto dei feretri e delle casse mortuarie.

QUALITA'		Prezzo — Lire	Diritto fisso — Lire
Feretri	PER FERETRO	3. 248	3. 48
Id. sopra carri mortuari e particolari . .	PER CARRO	4. 872	3. 48
Ceneri mortuarie, ossa o parti di cadaveri, racchiusi in anfore od urne incassate . .	PER CASSA	0. 812	1. 16

Tasse pei trasporti a piccola velocità ordinaria in carri congiunti e per l'effettuazione di treni speciali.

Trasporti a piccola velocità ordinaria in carri congiunti	di merci ascritte alle prime cinque classi di tariffe - Prezzo per quintale indivisibile L. 0.212 di merci ascritte alle ultime tre classi delle tariffe - Prezzo per quintale indivisibile L. 0.209
Effettuazione di treni speciali	prezzo e condizioni di cui l'articolo 6 delle tariffe e condizioni pei trasporti sulle strade ferrate approvate con la legge n. 3048 serie 3ª del 27 aprile 1885.

Circolare N. 17 (Servizio VII).

Trasporti autunnali - Servizio merci in collettame.

Perchè sia più facile di provvedere alle maggiori richieste di materiale che si verificano nell'attuale periodo di forti trasporti, mentre raccomando vivamente a tutto il personale di osservare scrupolosamente le norme vigenti per la migliore utilizzazione dei carri, di vigilare a che non abbiano a verificarsi ingiustificate soste di carri carichi in partenza, transito od arrivo, ritengo opportuno di impartire le disposizioni seguenti relativamente all'uso dei carri per inoltro dei trasporti di collettame a G. e P. V.

GRANDE VELOCITÀ.

Resta vietato in modo assoluto la formazione dei carri misti a G. V. senza itinerario.

Non si potranno formare carri supplementari ai normali G. V. ed ai carri scorta con itinerario se non con un minimo di 80 colli o di 2 tonnellate di peso.

Non si dovranno mettere in partenza vuoti carri normali a G. V. e neanche carri scorta con itinerario.

Le restrizioni di cui sopra non sono estensibili ai carri F. I. intercomunicanti, pei quali restano invariate le disposizioni speciali che regolano il servizio a G. V. con tali carri.

Per le merci destinate specialmente a stazioni della stessa linea cui appartiene quella mittente, si dovrà utilizzare anche il bagagliaio.

PICCOLA VELOCITÀ.

I carri normali contrassegnati da stelletta, non dovranno esser messi in partenza se non con un peso minimo di kg. 3000.

Le stazioni che risultano dall'unito elenco non potranno formare carri misti supplementari ai normali a P. V. con peso inferiore ai seguenti:

per carri di portata tonn.	8 e 10	peso minimo	tonn.	4
» » » »	12 e 13	»	»	5
» » »	superiore alle 13 tonn.		»	6

Per raggiungere questi minimi le stazioni restano autorizzate a trattenere le merci di due giorni sempre quando tenendo conto della distanza dei trasporti e della maggiore celerità che si ottiene colla formazione dei carri misti più diretti si possa presumere che i termini normali di resa non vengano oltrepassati.

Questa restrizione non si deve estendere ai trasporti di merci infiammabili o pericolose, le quali non ammettono comunanza di carico.

Le stazioni non comprese nell'unito elenco dovranno impiegare tutti i mezzi di cui dispongono per intensificare il lavoro di carico, scarico e trasbordo in colonna di treno, salvo beninteso a formare carri supplementari quando eventualmente si presentasse l'occasione di raggiungere i minimi di peso di cui sopra senza però trattenere la merce oltre le 24 ore. Anche per queste stazioni restano fermi i minimi di peso più sopra accennati.

Le squadre con manovali trasbordatori, dovranno preoccuparsi di render vuoto il maggior numero possibile di carri, mettendoli a disposizione delle stazioni. Dovranno poi curare in modo speciale di far vuoti quei carri misti che per essere alla fine del loro itinerario contenessero poca merce; ciò allo scopo di evitare che debbano essere portati ai magazzini ed ai piani caricatori carri quasi vuoti.

Nella esecuzione delle manovre per disporre i carri sui binari di scarico o di carico e per metterli in partenza, si dovrà dare sempre ai carri misti la precedenza sui carri completi.

Le Divisioni e le Sezioni di Movimento, Riparti staccati, e le Delegazioni Circolazione Veicoli, ciascuno nei limiti della sua competenza, dovranno assicurarsi con tutti i mezzi a loro disposizione che le prescrizioni di cui sopra vengano osservate e che l'utilizzazione dei carri carichi sia intensificata, onde evitare perturbazioni nell'andamento del servizio e conseguenti lagnanze da parte del pubblico.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 14 e 15 capi squadra alle merci ed alle manovre.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

ELENCO delle Stazioni autorizzate alla formazione di carri misti supplementari a P. V. con merci di due giorni.

Acqui
Acquicella
Acireale
Alba
Albissola Capo
Alessandria
Ancona
Arezzo
Arona
Asti
Avellino
Avezzano

Bari
Barletta
Benevento
Bergamo
Bologna
Bolzaneto
Borgomanero
Borgo Sesia
Bra
Brescia
Brindisi
Busto Arsizio

Canelli
Casale Monferrato
Caserta
Cassino
Castellammare Adr.
Castellam. di Stabia
Casalnuovo
Catania
Catanzaro Marina
Capua
Cavallermaggiore
Cecina
Chiasso
Chiusi
Chivasso
Cittadella
Civitavecchia
Codogno
Collegno
Como S. Giov.
Conegliano
Cosenza
Cotrone
Crema
Cremona
Cuneo

Domodossola

Empoli

Fabriano
Faenza
Ferrara
Fiorenzola d'Arda
Firenze C. M.
Firenze P. P.
Foggia
Foligno
Frattamaggiore

Gallarate
Genova Brignole
Genova P. P.
Genova P. C.
Giarre
Giulianova
Grosseto

Lecce
Lecco
Legnago
Legnano

Livorno Mar.
Livorno Torr.
Lucca
Luino
Licata

Massa
Marsala
Mestre
Messina
Metaponto
Milano P. G.
Milano P. R.
Milano P. S.
Milano P. T.
Milazzo
Modena
Mondovì
Monselice
Monza
Mortara
Mantova
Marano

Napoli P. Massa
Napoli S. Sup.
Napoli S. Inf.
Nicastro
Nizza Monferrato
Nocera Inf.
Novara
Novi Centrale

Omegna
Oneglia
Ortona Mare
Ovada

Padova
Pagani
Palermo C.
Palermo Porto
Palermo Lolli
Parma
Pavia
Pescara
Pesaro
Perugia
Piacenza
Piadena
Pinerolo
Pisa C.
Pisa P. F.
Pistoia
Poggibonsi
Ponte Cagnano
Pontedecimo
Pontedera
Potenza
Porto Empedocle
Portonaccio
Prato

Ravenna
Reggio Emilia
Reggio Cal. C.
Rifredi
Rivarolo Ligure
Rocchetta S. Ant.
Roma Tuscolana
Roma Trastevere
Roma S. Lorenzo
Rovigo

Salerno
Sampierdarena
Santhià
Sarzana
Savona Letimbro
Seregno
Serravalle Scrivia
Sesto Calende
Sesto S. Giovanni
Sestri Ponente
Settimo Torrese
Siena
Siracusa
Spezia
Stradella
Sulmona
S. Giuseppe Cairo
S. Giovanni Teduccio
S. Limbania

Taranto
Termini Imerese

Thiène
Terni
Termoli
Torino Dora
Torino P. N.
Torino P. S.
Torre Annunz. Cent.
Torre Annunz. Porto
Tortona
Trapani

Treviglio
Treviso
Tufo

Udine

Valenza
Varese
Venezia S. Lucia

Venezia Marittima
Ventimiglia
Vercelli
Verona P. V.
Viareggio
Vicenza
Vietri
Vigevano
Voghera
Voltri

SENTENZE

Tassa di sosta - Suo carattere - Forza maggiore.

La tassa di sosta non è una penale, ma costituisce il corrispettivo dovuto alle Ferrovie in compenso di una prestazione speciale, aggiunta al trasporto.

La legge impone la tassa di sosta nell'interesse generale della collettività, senza riguardo alle particolari condizioni in cui trovasi il privato; e pertanto non può il privato esimersi dal pagamento della sosta allegando il caso di forza maggiore.

L'art. 117 delle Tariffe, che disciplina la tassa di sosta, deroga all'art. 1226 Cod. Civile.

R. TRIB. DI ROMA (Sez. III in appello) - Ud. 17 febbraio 1911 - Pres. Montalto; Estens. Madama - Ferr. Stato c. Società Officine Finalmarina.

FATTO.

Con atto 29 gennaio 1910, l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, rappresentata dal Comm. Riccardo Bianchi, dichiarava che la Società Anonima Officine di Finalmarina con sede in Genova, stipulava in data 31 dicembre 1907 (reg. in Roma il 20 luglio 1908, Reg. 247 N. 1110, atti privati, con L. 264) una speciale convenzione con l'Amministrazione istante, per l'impianto e l'esercizio di un binario di raccordo con la stazione di Finalmarina. Che in virtù di tale convenzione le Officine di Finalmarina predette debbono provvedere alla restituzione dei carri vuoti alla

stazione che ne fece loro la consegna, a mezzo del binario di raccordo, con le norme e nei limiti di tempo tassativamente previsti nel contratto; e ogni volta che i vagoni vengano trattenuti oltre i limiti stessi, incombe alla Società Officine l'obbligo di pagare alle Ferrovie le tasse di sosta previste e commisurate nel contratto stesso.

Che intanto nel gennaio 1909 l'Amministrazione istante constatò come la Società Officine di Finalmarina doveva pagare la somma di L. 271 per tasse di sosta maturate a termine della convenzione durante il mese stesso; e la Società, pur riconoscendo esatta la somma, rifiutò il pagamento. Citava quindi la Società suddetta innanzi il Pretore del 3° Mandamento di Roma, foro convenuto, per sentirla condannare al pagamento delle dette L. 271, con gli interessi commerciali dalla domanda, le spese e gli onorari di lite, il tutto con sentenza provvisoriamente eseguibile.

La Società convenuta eccepì essere stata impedita di restituire i vagoni per lo sciopero dei suoi operai, scoppiato alla fine dell'anno 1908, invocando all'uopo la liberazione del debito relativo in conformità dell'art. 1226 del Codice Civile.

Ma fu replicato dall'Amministrazione attrice che trattandosi nella specie di una tassa convenuta e dovuta giusta l'art. 39 della Convenzione in relazione all'art. 117 delle Tariffe (Legge 27 aprile 1885, serie 3ª, all. *D,* N. 3048) non fosse legalmente opponibile il caso di forza maggiore, mentre del resto uno sciopero di carattere economico limitato ai semplici operai delle Officine convenute, mal si prestava a concretare l'apposto caso di forza maggiore.

Il Pretore con sua sentenza 14-16 luglio 1910 (reg. in Roma il 19 detto, vol. 42, N. 82 a debito L. 2.44) ritenne del tutto estranea alla specie la disposizione dell'art. 117 delle Tariffe; dichiarò che la ragione di credito dell'Amministrazione ferroviaria a base dell'art. 39 della Convenzione, non è già di tassa ma di penale cont[illegible]ale, a cui ben si applica la regola dell'art. 1226 Cod. Civ. e che lo sciopero fu un impedimento assoluto della convenuta Società. Quindi respinse la domanda e condannò l'attrice in tutte le spese del giudizio.

Contro tale sentenza che fu notificata nel giorno 13 agosto 1910 propose appello l'Amministrazione delle Ferrovie con atto del giorno 9 successivo settembre pei motivi dedotti e non

attesi in primo grado, e innanzi al Tribunale le parti presentarono le loro conclusioni nel modo che sopra si è riferito.

DIRITTO.

1. Il rapporto giuridico fra il privato e la pubblica amministrazione per quel che riguarda un pubblico servizio non può considerarsi come un semplice rapporto contrattuale, perocchè la convergenza consensuale dalle parti contraenti, è dominata dall'interesse presunto ed assorbente dalla collettività cui il pubblico servizio direttamente riguarda. Ogni qualvolta dunque esiste un obbligo del privato in corrispettivo di un pubblico servizio inteso come sopra, è illegittima qualsiasi indagine a giustificazione dell'inadempienza. Cotesto elemento dello interesse generale, considerato entro la sfera del trasporto ferroviario, parifica in un trattamento uguale e senza eccezione tutti gli utenti, senza riguardo alle particolari accidentali condizioni del singolo, perocchè in caso contrario la considerazione del caso si risolverebbe in lesione del generale interesse suddetto.

Per tutto ciò non è dubbio, ed è pacifico del resto anche fra le parti, che l'art. 117 delle Tariffe Ferroviarie importi una deroga ai principî generali di che nell'art. 1226 del Cod. Civ.

2. Or l'errore del primo giudice si determinò appunto nel distinguere e ritenere diverse di natura le regole di cui negli articoli 117 delle Tariffe e 39 della Convenzione; mentre il secondo non è che una specie singola evidentemente compresa nel primo, e non può essere valutato che con l'applicazione dei principii generali informativi di esso.

L'art. 117 modera i diritti di sosta del bestiame e delle merci sul principio che se la tassa di trasporto rappresenti il corrispettivo della prestazione *trasporto*, ogni prestazione *aggiunta*, ogni altra *superprestazione* debba esser anche compensata con un corrispettivo di prezzo.

Ora la superprestazione di cui nell'art. 117 non è come il giudice pretende, semplicemente l'ingombro dei locali e la obbligatoria custodia delle merci nel tempo della sosta, ma anche evidentemente l'*ingombro dei vagoni*, come si rileva agevolmente dalla parola precisa delle lettere *l* e *i* dell'articolo stesso.

Senonchè nella ipotesi delle dette disposizioni *l* e *i* dell'articolo, si contempla evidentemente l'ipotesi di vagoni *con merci*, ma il primo giudice non ha rilevato che l'ingombro del vagone produce due conseguenze di superprestazione: l'una positiva della custodia e del rischio per le merci contenute, l'altra negativa dell'impedimento alla disponibilità ed all'utilizzazione del vagone stesso. Cotesto elemento negativo è per converso un positivo pregiudizio dell'Amministrazione, che non potrebbe rimanere senza corrispettivo; ed è perciò compreso e valutato in genere entro l'art. 117 suddetto. Vi è però compreso nella forma speciale che la tariffa doveva e poteva regolare; cioè nell'ipotesi del *vagone contenente merci;* perocchè entro lo svolgimento generale del trasporto ferroviario non è concepibile il caso di un vagone *vuoto* di cui difetti la disponibilità pel fatto di un privato.

Cotesta ipotesi non può verificarsi che entro i termini di una speciale convenzione, per cui, dato il privato esercizio di un binario di raccordo, abbiansi dei vagoni che pur vuoti di merci si trovino però sottratti alla libera disponibilità della Amministrazione ferroviaria.

Or questo è il caso preciso dell'art. 39 della convenzione, il quale perciò va inteso come moderativo di una ipotesi specifica compresa e contemplata nell'art. 117 della Tariffa, ed informata quindi ai principii generali di questo.

Anche in questa ipotesi regge l'osservazione generale che sopra fu fatta in ordine all'interesse della collettività, perocchè la disponibilità dei carri nei termini convenuti, riguarda lo svolgimento e la vita stessa del pubblico servizio, ed anche in questa ipotesi il riguardo particolare che si facesse al singolo impedimento si risolverebbe in lesione dell'interesse generale.

3. Anche qui dunque è considerato il corrispettivo d'una superprestazione nel senso che innanzi si è detto; è considerato in altri termini il maggior *nolo* dei carri e dei copertoni, tanto vero che nell'articolo in esame (39 della Convenzione) si considera il caso che il ritardo alla restituzione riguardi i copertoni di *altre* ferrovie e si stabilisce che la concessionaria in tal caso paghi pel ritardo il *nolo* stabilito dal vigente regolamento pel servizio cumulativo con quelle altre ferrovie a cui il copertone appartenga. L'indice del dovuto è dunque il *nolo*, e nolo è perciò similmente

la tassa che nello stesso articolo l'Amministrazione stabilisce per le ipotesi di ritardo a restituzione di carri *suoi* e di copertoni *suoi*.

4. Il nolo non è una penale di ritardo, ma giustamente una tassa, tale essendo ogni contribuzione che la pubblica Amministrazione esiga dal privato come corrispettivo dell'individuale vantaggio conseguito dallo speciale servizio.

Nè può fare ostacolo il fatto che la tassa di sosta di cui all'art. 39 sia più grave quantitativamente di quella stabilita dall'art. 117 della tariffa; perchè prima di tutto l'art. 117 segna solo un minimo di L. 6 al giorno e lascia impregiudicata la possibilità che la tassa sia maggiore; d'altro canto il maggior vantaggio concesso nella convenzione, di scaricare i vagoni entro lo stabilimento proprio della convenuta, è una esauriente giustificazione del maggior prezzo.

5. Escluso così il carattere di penale alla richiesta attrice, è riconosciuta l'inopponibilità della forza maggiore all'obbligazione di che trattasi, è inutile entrare nell'esame degli altri motivi di appello, mentre non essendo opposta eccezione alcuna contro il fatto che originò l'obbligazione e la misura di essa, non resta che di accogliere la domanda con la condanna della convenuta soccombente in tutte le spese del doppio giudizio.

P. q. m. accoglie l'appello ecc.

Errata-corrige

—

Ordine di Servizio N. 284-1911 (Boll. N. 30-1911) — Nel punto 21, le parole « Convenzione di cui al primo alinea del punto 18 » debbono sostituirsi con le seguenti « relativa Convenzione ».

Circolare N. 16v-1911. (Boll. N. 38-1911). — A pag. 136, colonna 4ª correggere la graffa in modo che abbracci solo i primi tre gruppi di veicoli che hanno residenza a Venezia e lasci libero il quarto che ha la residenza ad Udine.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

Anno IV - 1911

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . *L.* **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » **8.00**

Gli abbonamenti decorrono dal 1° gennaio di ogni anno

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all' ufficio degli agenti abbonati: pertanto si prega di comunicare al Servizio I (ufficio bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi provenienti dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO IV - N. 40. 5 OTTOBRE 1911.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, settembre 1911 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Ordine di Servizio N. 303. (SERVIZI VII ed XI).

Sistemazione dell'ingresso della stazione di Alessandria verso il quadrivio Ovada e del relativo segnalamento.

(Vedi Ordine di Servizio N. 293-1908).

Dalle ore 12 del giorno 12 ottobre 1911, verranno attivati i nuovi deviatoi impiantati nella stazione di Alessandria, lato Quadrivio Ovada, allo scopo di permettere l'effettuazione delle partenze, verso Cantalupo, dai binari adiacenti al piano caricatore militare, e l'allacciamento del deposito locomotive dei binari di corsa verso il Dongione.

In conseguenza di tale sistemazione saranno altresì attivati cinque dischetti bassi di cui i primi tre per comandare alla retrocessione delle manovre svolgentesi rispettivamente sul binario dei dispari della linea di Genova e Piacenza e su entrambi i binari della linea di Cantalupo; il quarto e il quinto per comandare rispettivamente alle manovre in uscita dal Deposito locomotive, verso il Dongione, e ai treni e alle manovre in uscita dai binari del piano caricatore militare: i detti dischetti sono collocati all'altezza dei rispettivi deviatoi che non devono essere oltrepassati dalle manovre o dai treni cui comandano.

L'attuale dischetto basso che comanda alla retrocessione delle manovre dirette sotto tettoia o allo scalo, verrà spostato verso la cabina *A-bis* collocandolo davanti al deviatoio che unisce la stazione di Smistamento col binario dispari della linea per Cantalupo, perchè possa comandare anche alle manovre dirette al deposito locomotive per la nuova comunicazione istituita sul binario dei dispari della linea di raccordo di Alessandria Smistamento.

Inoltre a partire dall'ora e dal giorno suindicati verranno tolte d'opera quattro ali d'avviso del segnale di 1ª categoria a protezione di Alessandria Smistamento verso il Dongione, accoppiate alle ali superiori dei semafori di protezione del Quadrivio

Ovada verso le quattro direzioni di Piacenza, Genova, Ovada e Cantalupo e in loro vece verrà impiantato un unico segnale d'avviso sull'albero semaforico che già porta l'ala N. 37 della cabina A, lungo la linea di raccordo colla stazione di Smistamento.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 e 7 *del Compartimento di Torino.*

Ordine di Servizio N. 304 (Servizi VII e XI).

Allacciamento di un binario al Km. 1,988 della linea Cecina-Volterra.

Dalle ore 12 del 15 settembre 1911 è stato aperto all'esercizio — per uso esclusivo del Servizio del Mantenimento — un binario tronco allacciato a quello di corsa al Km. 1,988 mediante deviatoio incontrato di punta dai treni dispari fra le stazioni di Cecina e di Riparbella.

L'allacciamento è protetto da due segnali a disco girevole di II categoria situati entrambi a destra rispetto ai treni in arrivo e a m. 550 dalla punta del deviatorio di allacciamento, la cui leva di manovra è collegata a quella di manovra dei dischi, nonchè a quella del deviatoio del binario tronco di sicurezza mediante serrature a tre chiavi tipo F. S.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 e 7 *del Compartimento di Roma.*

Ordine di Servizio N. 305. (Servizio VIII).

Servizio Italo-Austro-Ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 189-1911).

Trasporti di derrate alimentari a vagone completo effettuati in base alla tariffa eccezionale N. 21 (estera)

In seguito ad accordi intervenuti con le Ferrovie Austriache interessate, con la data della pubblicazione del presente Ordine di Servizio, resta stabilito quanto segue:

Si ammette che la domanda dell'inoltro con treno diretto sia

limitata *al solo percorso italiano* pei trasporti di derrate alimentari effettuati in base alle tariffe N. 55 o 56 a piccola velocità accelerata pel percorso italiano, ed in combinazione coi prezzi della tariffa eccezionale N. 21 per il percorso austro-ungarico, a condizione però che quest'ultima tariffa eccezionale sia *tassativamente chiesta* dal mittente sulla lettera di vettura internazionale a grande velocità, che è prescritta per cotali trasporti.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 306. (Servizio VIII).

Trasporti per conto delle Società cooperative di consumo fra gli agenti ed operai ferroviari.

(Vedi Ordine di Servizio N. 268-1911).

La Società Cooperativa di consumo fra gli Agenti ferroviari di Varese, testè costituitasi, è ammessa a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle Società Cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e condizioni stabilite nel regolamento, di cui l'Ordine di Servizio N. 167-1911.

Uguale trattamento, per quanto riguarda il loro percorso, accordano, oltre che la Ferrovia Nord Milano, anche la Società per le strade ferrate del Mediterraneo esercente la linea Varese-Porto Ceresio e la Società Varesina per Imprese Elettriche.

Il nome, pertanto, della predetta Società Cooperativa deve essere aggiunto, alla sede opportuna, nell'elenco allegato A al regolamento.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 307 (Servizio VIII).

Biglietti di abbonamento speciali.

(Vedi Ordini di Servizio N. 55-1907 e 106-1910).

Nell'ultimo testo dell'allegato B all'Ordine di Servizio N. 55-1907, devono praticarsi le seguenti varianti:

alle pagine 36, 37, 38 e 39, depennare le Agenzie di Alessandria, Ancona, Napoli (Corso Umberto I.) e Napoli (via S. Brigida);

alle pagine 40 e 41 aggiungere l'Agenzia di Siena, la quale è fornita dei biglietti di abbonamento speciali delle Serie I, I-bis, IV, IV-bis, VII, VII-bis e VIII, nonchè dei biglietti di congiunzione e di quelli ordinari per l'intera Rete con validità di un mese.

In aumento poi alle serie dei biglietti di abbonamento speciali di cui è fornita la stazione di Cerignola Città, è stata aggiunta la serie VIII a partire dal giorno 1° ottobre 1911.

Corrispondente annotazione dovrà quindi essere praticata nell'Allegato B all'Ordine di Servizio N. 106-1910.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 308. (Servizio VII).

Servizio cumulativo fra le ferrovie di Reggio Emilia e l'Impresa di Navigazione sul Lago Maggiore.

A datare dal 16 Ottobre 1911 viene attivato il servizio cumulativo pei trasporti di merci a G. V., P. V. Accelerata ed a P. V. Ordinaria, di bestiame; veicoli, numerario, carte-valori ed oggetti preziosi fra le Ferrovie di Reggio Emilia e l'Impresa di Navigazione sul Lago Maggiore, in quanto, beninteso, le stazioni delle rispettive Amministrazioni siano abilitate ai trasporti suddetti.

Per l'eseguimento e la tassazione dei trasporti, l'applicazione delle tasse minime, diritti fissi, ecc., valgono le disposizioni in vi-

gore rispettivamente per il servizio cumulativo con le suaccennate Amministrazioni, restando inteso che per i trasporti di cui trattasi deve essere riscosso il diritto fisso supplementare a favore della Rete dello Stato, quale Amministrazione intermedia.

Opportune aggiunte saranno da introdursi nelle pubblicazioni riflettenti i servizi cumulativi con le Amministrazioni Secondarie.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 309. (SERVIZIO VIII).

Servizio diretto Italo-Francese.

(Vedi Ordine di Servizio N. 265-1911))

Aggiunte e modificazioni alla tariffa diretta a piccola velocità fra l'Italia e la Francia da e per oltre la Rete P. L. M. (edizione 1 gennaio 1911).

Contemporaneamente al presente Ordine di Servizio viene pubblicato il 3° *Foglio di aggiunte e modificazioni alla tariffa diretta P. V. fra l'Italia e la Francia* (edizione 1° gennaio 1911).

A cura dell'Ufficio Contabilità Riassuntiva Prodotti di Firenze ne verrà fatta la distribuzione agli uffici ed al personale interessato, nei modi d'uso.

Le stazioni che hanno una scorta, per la vendita al pubblico, di esemplari di detta tariffa, dovranno allegare ad ogni singola tariffa tale *foglio di aggiunte,* e tenerne alcuni esemplari a disposizione di coloro che già avessero fatto acquisto della tariffa stessa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 310. (Servizio VIII).

Servizio Italo-Svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 206-1911).

Con decorrenza dal 20 settembre 1911 le stazioni di Düdingen (Guin), Herrliberg-Feldmeilen e Meilen sono state ammesse alla tariffa eccezionale N. 14 (frutte fresche), coi seguenti prezzi per quintale, da riportarsi, coi nomi delle stazioni, nelle pagine 421 e rispettivamente 422 della tariffa diretta italo-svizzera (15° Supplemento):

		a	*b*
Düdingen (Guin)	Chiasso	3.07	2.34
	Pino	2.79	2.15
	Iselle	2.05	1.54
Herrliberg-Feldmeilen	Chiasso	2.35	1.76
	Pino	2.07	1.57
Meilen	Chiasso	2.37	1.78
	Pino	2.09	1.59

A datare dal 4 ottobre 1911 la stazione di Zefingen viene ammessa alla tariffa eccezionale N. 17 (fieno, paglia ecc.) coi seguenti prezzi per quintale, da riportarsi, col nome della stazione stessa, a pag. 427 della tariffa diretta italo-svizzera (15° supplemento):

Zofingen	Chiasso	1.74
	Pino	1.52
	Iselle	1.81

Allo scopo di meglio determinare le stazioni italiane in servizio con le quali è applicabile la serie *b* della tariffa eccezionale N. 2 (vino) per la percorrenza estera, l'indicazione della linea di demar-

cazione « Ravenna-Bologna-Pisa-Livorno » che figura nell'intestazione della colonna di detta serie, alle pagine 368-379 della tariffa diretta italo-svizzera (15° Supplemento), dovrà, con decorrenza dal 1° ottobre 1911, ritenersi modificata in « Ravenna-Ferrara-Bologna-Pistoia-Pisa-Livorno ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 311. (SERVIZIO II).

Paghe al personale.

I.

Con richiamo alle disposizioni contenute nell'Ordine di Servizio N. 275-1908 e nell'Istruzione N. 7-1908, ferme stando le norme particolari in quest'ultima riportate, si conferma che rimane affidata agli agenti di Cassa (Pagatori) la esecuzione delle paghe, mensili o quindicinali al personale:

a) degli uffici della Direzione Generale;

b) delle Divisioni ed Uffici compartimentali e delle Sezioni;

c) delle Stazioni sede di Compartimento, o di grande importanza, dei Depositi locomotive e Squadre rialzo, dei Magazzini e Depositi combustibili più numerosi;

d) delle grandi Officine del Materiale;

e) delle linee di Mantenimento.

Con fascicolo distribuito a parte sono fissati i periodi di paga e le modalità relative.

II.

Al pagamento delle competenze di tutto il restante personale delle Stazioni e dei treni, dei Depositi di locomotive e squadre rialzo, dei Depositi combustibili, ecc. di minore importanza provvedono direttamente i Capi Stazione, con denaro prelevato dai prodotti

delle gestioni o chiesto in sovvenzione alla Cassa Compartimentale della propria giurisdizione, sotto l'osservanza delle norme e disposizioni regolanti tale particolare di servizio.

III.

Soltanto nelle sedi di Cassa o di Compartimento, ed eventualmente e quando sia possibile, nelle sedi di Sezione, per le quali è fissata la stessa data di pagamento, le relative operazioni in casi di ricorrenza festiva potranno essere spostate di un giorno.

IV.

In ogni località sede di pagamenti importanti, previi accordi fra i Servizi Centrali II, VII e XI, dovrà essere destinato un apposito locale con sportello e cassaforte, reso adatto alla effettuazione delle paghe. Nel locale stesso i Pagatori potranno essere autorizzati a prendere ricovero, sia a miglior custodia notturna dei valori depositati nella cassaforte, sia per trovarsi pronti ad aprire gli sportelli nelle prime ore del mattino, onde agevolare la pronta riscossione delle competenze alle coppie di agenti di macchina e dei treni in partenza.

V.

Alla certificazione della identità personale dei percipienti i funzionari dei Servizi VII e X, cui compete, dovranno provvedere disponendo per l'ininterrotta assistenza al pagatore, a mezzo di un agente in grado di conoscere tutti i percipienti stessi e di mantenere, fra essi, occorrendo, la necessaria disciplina.

VI.

Per l'assistenza ai Pagatori lungo le linee di Mantenimento e per la dirigenza della marcia del carrello provvederanno, ciascuno relativamente al percorso sul rispettivo tronco, i Sorveglianti, assistiti dai dipendenti Capi-squadra, in concorso dei quali dovranno

accertare la identità personale dei percipienti e fare testimonianza, ove occorra, ai croce-segni di quitanza degli agenti illetterati.

L'importo delle paghe spettanti alle guardiane e guarda-barriere che non si trovassero in servizio contemporaneamente ai loro mariti o congiunti, potrà essere consegnato a questi ultimi, contro rilascio della corrispondente ricevuta Mod. *B*-136 firmata dalle interessate e vistata dal Sorvegliante del tronco.

VII.

Il procedimento ammesso dall'articolo precedente può valere per le paghe degli agenti *stabili* dei vari servizi che per qualsiasi legittima causa non si trovassero presenti nei giorni di paga, o al momento del passaggio del Pagatore lungo la linea.

La firma di quitanza di tutti i detti agenti assenti dovrà esser sempre controfirmata dall'esibitore e convalidata col visto del superiore immediato.

VIII.

In ogni altro caso i percipienti e le percipienti dovranno quitanzare il ruolo paga con cognome e nome, in inchiostro nero, escluso quindi la matita copiativa e l'inchiostro di altro colore, o col segno di croce, quando si tratti d'illetterati, convalidato dalle firme di due testimoni.

Le somme dovute ad agenti avventizi assunti per bisogni temporanei non saranno consegnate che ai diretti interessati. In loro assenza le somme stesse non potranno essere lasciate ad altre persone e dovranno dal Pagatore essere riversate in Cassa.

Tutte le norme e disposizioni inerenti al servizio delle paghe, anche se non particolarmente richiamate nel presente Ordine di Servizio, e quando non vi sieno contrarie, rimangono in vigore.

Circolare N. 83. (Servizio VIII).

Trasporti di dolomite.

La voce della Nomenclatura delle Tariffe « Dolomite (carbonato di calce e di magnesia nativo) », comprende non solo quella *idrata* (dolomite allo stato naturale) ma anche quella resa *anidra* con la calcinazione, e di conseguenza tutt'e due fruiscono ugualmente dei prezzi delle tariffe speciali 75 classe 8 e 120 serie G.

La dolomite *idrata* è compresa fra le merci che la ferrovia può trasportare in carri aperti senza copertone (allegato 10 alle Tariffe punto 12), quella *anidra,* cioè calcinata, essendo soggetta ad idratarsi durante il trasporto, sia per infiltrazioni di acqua piovana, sia semplicemente per l'umidità atmosferica, rendendosi inadatta all'uso cui è destinata, non deve essere trasportata in carri aperti.

Le stazioni, quindi, forniranno per questa dolomite (calcinata) carri chiusi, ed in forza dell'art. 95 delle Tariffe non ne accetteranno spedizioni alla rinfusa, ma dovranno pretendere che sia riposta in sacchi, obbligando lo speditore a dichiarare sui documenti di trasporto se si tratti di dolomite allo stato naturale ovvero calcinata nel caso fossevi stata posta la semplice indicazione di dolomite.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 84 (Servizio VIII).

Cessazione del servizio dei trasporti a domicilio a Giardini-Taormina.

Col giorno 1° Settembre 1911 è cessato alla stazione di Giardini Taormina, il servizio della consegna a domicilio dei pacchi ferroviali.

Si dovrà cancellare pertanto, alla pag. 19 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio edizione 1907, il nome di tale stazione con le relative indicazioni ed alla pag. 44 del Prontuario Generale delle distanze chilometriche, ediz. 1908, si dovranno depennare la lettera *G* ed il richiamo (9) alla colonna 14 di fianco al nome di Giardini Taormina, nonchè la relativa nota (9) a piedi della pagina medesima.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Circolare N. 18v (Servizio VIII).

Veicoli da inoltrarsi vuoti nelle Officine dell'Amministrazione per scadenza di periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare, e che sono indicati nello elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della Rete alle ore 17 del giorno 15 ottobre 1911, estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile, e delle squadre di rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli sopra indicati viene rintracciato, se esso è vuoto, la stazione vi applicherà da ambo i lati la nuova etichetta mod. G-318 di cui l'ordine di Servizio N. 67-1911 scrivendo a mano nell'apposito spazio, il motivo per cui il veicolo viene destinato all'Officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in Officina scortato da mod. G-130.

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta cui sopra in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in Officina, scortandolo con mod. G-130.

Di massima i bagagliai a due sale ed i carri dovranno essere etichettati per la più prossima Officina rispetto al luogo dove vengono rintracciati, mentre le carrozze ed i veicoli a carrelli saranno destinati ad una delle Officine di Torino, Verona, Firenze, Bologna, Granili, Foggia, Taranto e Palermo più prossima al luogo dove vengono rintracciati.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno esser tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così non dovranno esser tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

Di ogni invio di veicoli alle Officine dovrà darsi avviso telegrafico alla Delegazione Circolazione Veicoli nella cui circoscrizione trovasi la stazione che etichetta il veicolo.

Ogni negligenza, omissione ed erronea applicazione di etichette verrà severamente punita, anche con l'addebito di tutto o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da inoltrarsi nelle officine per scadenza del periodo di garanzia.

CARROZZE

ABIz 39315, 59317, 59319.

BAGAGLIAI

DUI 96137, 96140, 96157 a 96160, 96165, 96166, 96172 a 96175, 96181 a 96186, 96222, 96308, 96310, 96311, 96357, 96360.

CARRI

F 167835, 167840 a 167843, 167864 a 167867, 169360 a 169365, 169372 a 169376, 169381, 170100 a 170103, 170197 a 170199, 170300 a 170304.

L 468833 a 468838, 470026 a 470031, 470040 a 470044, 470427 a 470431, 470438 a 470443, 471761 a 471763, 471770 a 471772,

472109 a 472114, 472129 a 472132, 472135 a 472137, 472363 a 472367, 472756 a 472760, 472769 a 472776, 472785 a 472790, 472797 a 472799, 472900 a 472908, 472920 a 472923, 472928 a 472930, 473132 a 473136, 473373, 473380 a 473382, 473389 a 473392, 473500 a 473503, 473510 a 473515, 473520 a 473525, 473529 a 473531, 473533 a 473537, 473775 a 473778, 474334, 474337, 474394 a 474397, 474500, 474505 a 474509.

P 654932, 654936 a 654939, 654947 a 654950, 655165, 655167 a 655169.

Da distribuirsi agli agenti delle classi 1, 3, 9, 11, 26, 27 29 *e* 34.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

SENTENZE

Operaio esonerato per inidoneità fisica - Azione di danni - Incompetenza autorità giudiziaria.

Il diritto pubblico subiettivo del cittadino alla legittimità degli atti amministrativi è privo di difesa gurisdizionale nanti l'autorità giudiziaria, avendo per la sua tutela il legislatore creato altri organi giurisdizionali.

È quindi incompetente il Tribunale per materia a decidere dell'azione di emenda di danni di un ex-agente ferroviario che lamenta l'esonero dall'impiego per inidoneità fisica riscontrata all'atto del passaggio in servizio di prova, pretendendo l'illegittimità della novella visita e l'acquisto ope legis *del diritto alla assunzione in prova pel compiuto biennio del servizio continuato quale avventizio.*

TRIB. PALERMO, Sezione 1ª, 23-26 giugno 1911. Leonardi, *Pres.*, Chiazzese, *Est.*, Pisano c. Ferr. Stato.

FATTO.

Che con citazione del 6 febbraio 1911 il signor Francesco Pisano, domiciliato in Palermo, via S. Maria di Gesù, n. 10, convenne davanti questo Tribunale il comm. Riccardo Bianchi quale Direttore Generale dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato esponendo: Che a 7 febbraio 1908 l'istante veniva assunto dalla Amministrazione delle Ferrovie di Stato nella qualità di calderajo nelle Officine del Compartimento di Palermo e nel giorno successivo veniva sottoposto a visita medica, nella quale si riscontravano in

lui tutti i requisiti richiesti per l'ammissione, non escluso quello relativo alla facoltà auditiva, per cui venivano assegnati 8 punti.

Ben è noto però come la natura stessa del mestiere di calderajo apporti, per il continuo fragore cui l'operaio deve assuefarsi una continua diminuzione dell'udito, finchè si giunge, come i vecchi cannonieri, alla sordità quasi completa. Non è meraviglia quindi se dopo 16 mesi dall'assunzione in servizio, sottoposto all'esame di lavoro, nel quale ebbe a risultare fra i primi, ed a nuovo esame medico si riscontrò in lui quasi ridotta a metà la facoltà dell'udito, sicchè la Commissione assegnò quattro punti. Risultato idoneo, venne destinato a Messina, ove lo istante si recò con la famigliuola addì 15 agosto 1907. Rimase colà a prestare assiduamente il suo servizio fino a che non spuntò l'alba fatale del 28 dicembre 1908, nella quale l'istante provò l'immenso dolore di vedere perire il proprio fratello, di vedere sepolto tutto ciò che formava la sua ricchezza, e cioè lo scarso mobilio e gli effetti tutti della casa, provò con la sua povera moglie, miracolosamente scampati alla morte, il freddo, la fame, i disagi per una lunga via attraverso le montagne, fatta seminudi e a piedi scalzi, finchè giunti alla stazione di Rometta poterono avere un posto sul treno e giungere a Palermo. Qui giunto l'istante si presentò subito ai suoi superiori e fu tosto destinato alle Officine di Palermo; ma il disastro aveva fatto piovere troppa gente in quelle Officine, era necessario trovare un pretesto per licenziarne taluni, e così dopo alcuni mesi si sottopone di nuovo il povero istante ad una visita medica; si trova che il lavoro prestato in favore dell'Amministrazione delle Ferrovie aveva limitato ancora l'udito, e con questo pretesto il padre di famiglia, lo sventurato superstite di un tremendo disastro, il lavoratore onesto, che aveva perduto in servizio parte di se stesso, viene buttato via come un cencio reso inservibile dall'uso e viene licenziato. Non è necessario considerare a lungo quanto ingiusto ed illegale sia questo provvedimento, ove si osservi che il Regolamento del Personale delle Ferrovie dello Stato all'art. 2 prescrive, che gli agenti di cui al n. 1 (e cioè avventizi, quando abbiano compiuto un servizio non interrotto di due anni e dove possiedano i requisiti voluti dall'art. 12) fanno un servizio di prova, che è regolato dal titolo terzo del detto Regolamento.

Ne viene quindi di conseguenza, dappoichè il detto articolo non prescrive un esame pel passaggio dalla categoria di semplici avventizi a quella di agenti in prova, che al compiersi dei due anni del servizio non interrotto, il passaggio avviene di dritto, e pertanto l'istante, ammesso in servizio il giorno 7 febbraio 1906, passò nella categoria degli agenti in prova il 7 febbraio 1908; sicchè nel giugno 1909 egli venne illegalmente sottoposto a nuovo esame pel passaggio al servizio in prova, e ancor più illegale fu il suo licenziamento, anche perchè le sue attitudini fisiche erano state già accertate con le visite mediche dell'8 febbraio 1906 e del giugno 1907 e non era quindi necessario un nuovo accertamento, senza dire che in ogni caso, non indicando dettagliatamente l'art. 12 del precitato Regolamento, quali fossero i requisiti che debbono possedere gli operai calderaj, arbitrario fu il giudizio ed il conseguente provvedimento, ove si pensi che non vi è calderajo che dopo alcuni anni di servizio non sia divenuto sordo.

E pertanto, siccome l'esonero dal servizio deve ritenersi arbitrario e non rientra in nessuno dei casi previsti dall'art. 16 del Regolamento, chiedeva al Tribunale, ritenere e dichiarare illegale ed arbitrario il provvedimento, con cui l'istante veniva esonerato dal servizio di operaio calderajo presso l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato. Conseguentemente condannare il convenuto signor comm. Bianchi Riccardo nel nome, al risarcimento dei danni in favore dello istante da liquidarsi in separata sede. Condannare lo stesso alle spese del presente giudizio e competenze difensive.

La causa è stata trattata all'udienza di spedizione del 29 maggio ultimo scorso nella quale i procuratori delle parti con le rispettive comparse hanno preso le conclusioni sopra trascritte. Indi è stata assegnata a sentenza, ed il Collegio ha osservato:

IN DIRITTO

a) In ordine alla competenza per ragion di territorio:

Che per quanto autonoma la convenuta Amministrazione delle Ferrovie, non può in essa disconoscersi la qualifica di Amministrazione dello Stato, e poichè l'azione spiegata dall'attore Pisano è un'azione personale, e qui in Palermo fu contratto il *vinculum juris*

che le è a sustrato senza dire che qui in Palermo, dovrebbe eseguirsi la pretesa obbligazione. L'articolo 92 Codice di Procedura Civile è opportunamente invocato per sostenere la competenza territoriale di questo Tribunale a conoscere della controversia.

b) Che però non è ugualmente fondato il secondo assunto dello attore circa la competenza dell'autorità giudiziaria a conoscere dell'obbietto per cui è contesa. Dapoichè ritiene questo Collegio che uno istituto di puro diritto pubblico amministrativo, per una inesatta intesa del suo enunciato letterale, sia stato trasportato nel campo giudiziario, con evidente spostamento dei confini di questa competenza. Invocato, infatti, quel principio, sanzionato dall'articolo 2 della legge 20 marzo 1865, che l'autorità giudiziaria è chiamata a tutelare i diritti civili e politici dei cittadini, anche quando vi è interessata la pubblica amministrazione, nella categoria dei diritti politici vorrebbe lo attore far rientrare quello di cui lamenta oggi la lesione e di cui ne pretende la tutela.

Dapoichè, con riferimento al pensiero ed alla parola di autorità indiscussa del nostro diritto odierno, afferma avere il cittadino nei nostri moderni ordinamenti di diritto gudiziario ed amministrativo un diritto pubblico alla legittimità degli atti amministrativi: diritto che l'Amministrazone delle Ferrovie dello Stato ha manomesso quando ha sottoposto il Pisano a visita medica dopo il compiuto biennio di avventizio, quando egli già di diritto era passato nella categoria degli *agenti in prova*.

Osserva che il sistema difensivo del Pisano, e le ragioni e le autorità da lui sfruttate a sostegno del suo assunto, obbligano il Collegio ad una disamina indispensabile, per vero, agli effetti di una esauriente dimostrazione dello errore in cui l'istante è caduto nel reclamare dal giudice ordinario la tutela di questo speciale diritto pubblico di cui egli lamenta la lesione da parte dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

È risaputo, difatti, nella storia dei nostri ordinamenti amministrativi, e nella evoluzione compiutasi nell'ultimo scorcio del secolo scorso, in Italia, come necessaria ripercussione del cammino percorso da altri popoli che ci hanno preceduto nei regimi di libertà, come fu garantita al cittadino la giustizia anche nell'Amministrazione ed il suo interesse negli atti da questa emanati fu il nucleo per lo sviluppo del più importante ordinamento nei nostri

istituti di diritto amministrativo; il giudizio di legittimità degli atti amministrativi devoluto al magistrato supremo della giustizia amministrativa, con apposita competenza, distinta da quella di merito. Si discusse, per vero, sulla natura di questa competenza allora esercitata da unico organo, insieme a quella di merito, la quarta Sezione del Consiglio di Stato, e nel campo dottrinale, tra le critiche più aspre, strenuamente si sostenne trattarsi di giurisdizione, su di una materia tutta speciale, sorta per spontanea forza di cose nei regimi di libertà, i quali, sul nucleo del semplice interesse, avevano creato un vero e proprio diritto del cittadino alla legittimità degli atti della funzione governativa. Per cui la sfera dei diritti pubblici si era allargata per comprendervi questa nuova finalità: la giustizia nell'Amministrazione.

Il Tribunale tralascia questa parte dell'indagine puramente scientifica, per attenersi a quello che di certo può assumersi per la quistione che l'occupa. È certo che la contrastata qualifica di giurisdizione per i giudizi di legittimità passò poco dopo ad informare il linguaggio dello stesso legislatore, il quale al 1890 chiamò giurisdizionale questo controllo che per gli obbietti più ristretti riguardanti atti delle amministrazioni locali deferì alle Giunte provinciali amministrative in sede contenziosa, e più recentemente ancora è stata distinta con la qualifica di *giurisdizionale* la Sezione del Consiglio di Stato che conosce esclusivamente della legittimità degli atti amministrativi, essendosi successivamente inteso dal legislatore il bisogno di differenziare l'organo, dapoichè indubbiamente era avvenuta una differenziazione nelle sue funzioni sì che quel pensiero sostenuto nel campo dottrinale, cui il Mortara trovò la espressione adeguata per additare il contenuto del nuovo diritto (Comm. Vol. 1°, pag. 314) trovò il conforto migliore nella stessa formale evoluzione dei nostri ordinamenti amministrativi.

Se però tutto l'aspetto formale di questa nuova materia depone per ritenerne giurisdizionale la difesa, è ugualmente indiscusso che dessa è rimasta nel campo del diritto pubblico. Ammesso quel che lo storicismo ha messo in evidenza, e cioè che è sempre l'interesse il nucleo del diritto, ed è il poter difenderlo con adeguata azione che lo concreta in diritto subbiettivo è ugualmente vero che se un'azione nasce per sperimentarsi davanti un giudice speciale, questa sua distinzione deve conservarsi, fino a quando una norma

di diritto obbiettivo non trasporta nel campo ordinario quel che nacque e si è sviluppato in un campo speciale. È indiscutibile che se la pretesa alla legittimità degli atti della pubblica amministrazione ha dato luogo nel nostro diritto pubblico ad una facoltà che ha tutti i caratteri della difesa giurisdizionale, è ugualmente certo che all'esercizio di questa giurisdizione sono stati dal legislatore preposti appositi organi distinti e diversi dal magistrato ordinario, e le due competenze, avendo anche obbietti diversi, non possono nè confondersi nè scambiarsi.

Ed è un evidente errore quello dello istante Pisano, il quale vuol trasportare nella legge del 20 marzo 1865, quanto con finalità e sotto auspici diversi si è successivamente maturato, pretendendo che in quei diritti politici, suscettibili di difesa giurisdizionale davanti al magistrato ordinario a sensi dell'art. 2 legge citata, si comprenda anche il diritto che il cittadino ha alla legittimità degli atti della funzione governativa al quale diritto il più evoluto pensiero giuridico contemporaneo ha attribuito la qualifica di un diritto subbiettivo pubblico. Dapoichè, a parte la discutibile ragione storica, che non potè far contemplare al 1865 quel che si venne maturando dopo più che un ventennio, vi ha la ragione *organica*, per la quale un apposito giudice fu creato per la tutela di questo particolare diritto; vi ha la ragione *statuale* per cui il magistrato ordinario non può portare il suo controllo sugli atti discrezionali di altro potere dello Stato; vi ha anche la ragione *sostanziale*, perchè il giudizio di legittimità di un atto della pubblica amministrazione può importare la revoca dell'atto stesso, se riconosciuto illeggittimo, il che non può pretendersi dal magistrato ordinario.

Nè vale a menomare l'efficacia di queste ragioni il fatto che il Pisano non chiede la revoca dell'atto illegittimo che lo avrebbe leso, ma viene implorando un adeguato risarcimento pei danni subìti. Dapoichè pria di pronunziare sul risarcimento è necessario determinare in che consista l'ingiuria. E poichè nella specie trattasi di esercizio di un potere discrezionale dalla legge deferito alla pubblica amministrazione, questa ingiuria non potrebbe derivare che dalla inosservanza da parte dell'Amministrazione ferroviaria delle norme generali di diritto da cui l'atto doveva essere governato.

E questo è giudizio di legittimità che non può venire dal giudice ordinario; ed è un giudizio da cui non può prescindersi per venire al risarcimento del danno. È certo insomma, per concludere in questa disquisizione, che nel pensiero giuridico contemporaneo per quanto inevitabili i dubbî che si sollevano nella pratica del diritto, questa materia di confini tra il magistrato amministrativo ed il magistrato ordinario ha avuto una sistemazione teorica ben definita.

E se qualche dubbio può qualche volta accamparsi, non sarà certamente come quello odierno. Dapoichè su quell'equivoco da cui è preso il Pisano circa la possibilità che il diritto subbiettivo pubblico alla legittimità degli atti della pubblica amministrazione rientri nella categoria dei diritti politici che la legge 20 marzo 1865 volle tutelati dal magistrato ordinario non è luogo a dubitare oggidì, non solo per ragioni genesi e di armonia dei nostri ordinamenti giudiziari ed amministrativi, ma anche per esplicito insegnamento di quella scienza a cui si deve la loro sistemazione analitica.

Che cosa sia e che cosa comprenda la espressione « diritto politico » la di cui tutela fu dalla legge20 marzo 1865 deferita al magistrato ordinario è stato indagato e ben determinato. E con procedimento di necessaria eliminazione si è dovuto ammettere che i diritti politici contemplati dal legislatore del 1865 sono unicamente quei diritti individuali che spettano ai cittadini in quanto sono chiamati a concorrere alla manifestazione della volontà dello Stato; ossia, più semplicemente, in quanto possono essere *elettori od eletti* (Vacchelli: *Difesa Giurisdizionale dei diritti del cittadino*).

Tutt'altri rapporti tra la pubblica amministrazione ed i singoli o costituiscono la categoria dei diritti civili del cittadino, oppure danno luogo ad altre contemplazioni di diritto pubblico che hanno il loro regolamento in altri istituti di diritto positivo diversi dalla difesa giurisdizionale demandata al giudice ordinario. E poichè nella specie la figura del diritto civile nemmeno si è pensata dallo attore con giusta visione della sua condizione giuridica che gli creava delle aspettative, giammai dei diritti di fronte alla pubblica amministrazione la lesione da lui lamentata rientra in

quelle altre contemplazioni di diritto pubblico che non solo il diritto positivo generale, ma anche una particolare disposizione per gli impiegati ferroviarî (art. 6 legge 12 luglio 1906, n. 382) ha loro additato la via della difesa: il ricorso alla Sezione giurisdizionale del Consiglio di Stato. E poichè avendo il Pisano vanamente intentato questo giudizio ne deve le spese.

ANNO IV - N. 41.

12 OTTOBRE 1911.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, ottobre 1911 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

REGIO DECRETO *n. 873 del 30 luglio 1911, col quale viene approvata la tabella esplicativa indicante le somme che costituiscono il bilancio per l'esercizio finanziario 1910-1911 dell'amministrazione delle Ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visti gli articoli 31 del regio decreto 17 febbraio 1884, n. 2016, che approva il testo unico della legge sulla amministrazione e sulla contabilità generale dello Stato, e 156 del relativo regolamento approvato con regio decreto del 4 maggio 1885, n. 3074.

Viste le leggi: 23 e 26 giugno, 7, 10 e 13 luglio, 15, 22 e 29 dicembre 1910, numeri 338, 347, 397, 400, 421, 438, 874, 885; 5 e 9 febbraio 1911, numeri 49, 71 e 72 colle quali vennero approvate le previsioni per l'entrata e per la spesa dello Stato, per l'amministrazione del fondo per il Culto, per l'amministrazione del fondo di beneficenza e di religione nella città di Roma, per l'amministrazione delle ferrovie dello Stato e per l'amministrazione del fondo massa del corpo della Regia guardia di finanza per l'esercizio finanziario 1910-911;

Vista la legge in data 30 giugno 1911, n. 608, che approva le variazioni da introdursi alle previsioni stabilite colle leggi predette, per l'assestamento del bilancio dell'esercizio medesimo;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È approvata l'annessa tabella esplicativa ripartita in diciassette prospetti, visti d'ordine Nostro dal ministro del tesoro, coi quali vengono indicate le somme che costituiscono il bilancio per l'esercizio

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, n. 230 del 3 ottobre 1911.

finanziario 1910-911, dell'amministrazione dello Stato e di quelle del Fondo per il culto, del Fondo di beneficenza e di religione nella città di Roma, delle ferrovie dello Stato e dell'amministrazione del fondo massa del Corpo della Regia guardia di finanza.

Omissis.

Art. 12.

Le somme che costituiscono il bilancio delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1910-911, vengono determinate come segue:

a) la competenza dell'entrata ordinaria e straordinaria è fissata nella somma di lire milleseicentosettantasettemilioni cinquantamila cinquecento (L. 1,677,050,500), giusta la colonna 6ª del prospetto XII;

b) la competenza della spesa ordinaria e straordinaria è approvata nella somma di lire milleseicentosettantasettemilioni cinquantamila cinquecento (L. 1,677,050,500), giusta la colonna 6ª del prospetto XIII;

c) i residui attivi dei precedenti esercizi da trasportare all'esercizio 1910-911, sono determinati nella somma di lire centodiciottomilioni quattrocentottantunmila seicentodiciassette e centesimi dodici (L. 118,481,617.12), risultante dal rendiconto consuntivo dell'esercizio 1909-910 e riportata nella colonna 7ª del prospetto XII;

d) i residui passivi dei precedenti esercizi da trasportare all'esercizio 1910-911, sono determinati nella somma di lire centoquarantamilioni centosessantatremila trecentosettantuno e centesimi ventotto (L. 140,163,371.28), risultante dal rendiconto consuntivo dell'esercizio 1909-910 e riportata nella colonna 7ª del prospetto XIII;

e) le entrate ordinarie e straordinarie da incassare nell'esercizio 1910-911, sono previste nella somma di lire millesettecentottantanovemilioni cinquecentotrentaduemila centodiciassette e centesimi dodici (L. 1,789,532,117.12), giusta la colonna 9ª del prospetto XII;

f) le spese ordinarie e straordinarie da pagare nell'esercizio 1910-911, sono previste nella somma di lire millesettecentottantatre milioni duecentotredicimila ottocentosettantuna e centesimi ventotto (L. 1,783,213,871.28), giusta la colonna 9ª del prospetto XIII;

g) la previsione del conto di cassa per l'esercizio 1910-911 è stabilita secondo il prospetto XIV, dal quale risulta alla chiusura dell'esercizio stesso un presunto fondo di cassa di lire diciannovemilioni (L. 19,000,000).

Omissis.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Sant'Anna di Valdieri, addì 30 luglio 1911.

VITTORIO EMANUELE.

TEDESCO.

Visto, *il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

TABELLA ESPLICATIVA. Pros[...]

	Competenza per l'eserciz[...]	
	Somma approvata colla legge dello stato di previsione	Variazioni approvate con la legge di assestamento
	1	2
RIASSUNTO DELL'ENTRATA		
Entrate d'esercizio e fondi per aumenti patrimoniali.		
Titolo I. Parte ordinaria.		
§ 1. Prodotti del traffico	476.100.000 —	+ 31.395.000 -
§ 2. Introiti indiretti dell'esercizio. . . .	19.224.400 —	+ 3.065.600 -
§ 3. Entrate eventuali.	6.121.000 —	— 1.651.000 -
§ 4. Introiti per rimborsi di spesa	44.820.000 —	+ 2.260.000 -
§ 5. Introiti con speciale destinazione a reintegro dei corrispondenti capitoli di spesa.	—	—
Totale titolo I — Parte ordinaria .	546.265.400 —	+ 35.069.600 -
Titolo II. Parte straordinaria.	148.800.000 —	+ 23.820.000 -
Totale delle entrate ordinarie e straordinarie.	695.065.400 —	+ 58.889.600 -
Da riportarsi. . .	695.065.400 —	+ 58.889.600 -

petto XII. ENTRATA — FERROVIE DELLO STATO.

1910-911 Previsione risultante	Residui degli esercizi precedenti — Colonne *v* e *z* del conto consuntivo per l'esercizio 1909-1910	Totale delle colonne 3 e 4	Incassi presunti per l'esercizio finanziario 1910-911	Incassi presunti per gli esercizi avvenire
3	4	5	6	7
507.495.000 —	—	507.495.000 —	507.495.000 —	—
22.290.000 —	176.353 56	22.466.353 56	22.466.353 56	—
4.470.000 —	3.000.000 —	7.470.000 —	7.470.000 —	—
47.080.000 —	1.315.440 40	48.395.440 40	48.395.440 40	—
—	3.239.773 83	3.239.773 83	3.239.773 83	—
581.335.000 —	7.731.567 79	589.066.567 79	589.066.567 79	—
172.620.000 —	30.085.068 78	202.705.068 78	202.705.068 78	—
753.955.000 —	37.816.636 57	791.771.636 57	791.771.636 57	—
753.955.000 —	37.816.636 57	791.771.636 57	791.771.636.57	—

TABELLA ESPLICATIVA. Pros

	Competenza per l'esercizi	
	Somma approvata colla legge dello stato di previsione	Variazioni approvate con la legge di assestamento
	1	2
Riporto . . .	695.065.400 —	+ 58.889.600 —
Gestioni speciali ed autonome.		
Titolo III. Magazzini ed officine:		
§ 1. Gestione autonoma dei magazzini . .	105.653.500 —	+ 47.542.500 —
§ 2. Officine	86.670.000 —	+ 47.040.000 —
Titolo IV. Gestione del fondo pensioni e sussidi.	42.283.000 —	+ 3.276.500 —
Titolo V. Gestione delle case economiche dei ferrovieri	6.000.000 —	—
Titoli VI. Operazioni per conto di terzi:		
§ 1. Operazioni attinenti ai trasporti . . .	382.450.000 —	+ 70.800.000 —
§ 2. Operazioni attinenti al personale . . .	10.000.000 —	+ 1.560.000 —
§ 3. Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati . .	5.000.000 —	+ 4.710.000 —
Totale delle gestioni speciali ed autonome. .	698.056.500 —	+174.929.000 —
Titolo VII. Partite di giro	50.082.000 —	+ 28.000
Totale generale dell'entrata . . .	1.443.203.900 —	+233.846.600 —

:tto XII. ENTRATA — FERROVIE DELLO STATO.

910-9.1 Previsione risultante	Residui degli esercizi precedenti — Colonne e e z del conto consuntivo per l'esercizio 1909-910	Totale delle colonne 3 e 4	incassi presunti per l'esercizio finanziario 1910-911	incassi presunti per gli esercizi avvenire
3	4	5	6	7
753.955.000 —	37.816.636 57	791.771.636 57	791.771.636 57	—
213.196.000 —	39.825.168 44	253.021.168 44	253.021.168 44	—
136.710.000 —	—	133.710.000 —	133.710.000 —	—
45.559.500 —	750 —	45.560.250 —	45.560.250 —	—
6.000.000 —	11.308.420 37	17.308.420 37	11.308.420 37	6.000.000 —
453.250.000 —	3.406.760 70	456.156.760 70	456.656.760 70	—
11.560.000 —	612.193 60	12.172.193 60	12.172.193 60	—
9.710.000 —	25.511.687 44	35.221.687 44	35.221.687 44	—
872.985.550 —	80.664.980 55	953.650.480 55	947.650.480 55	6.000.000 —
50.110.000 —	—	50.110.000 —	50.110.000 —	—
1.677.050.500 —	118.481.617 12	1.795.532.117 12	1.789.532.117 12	6.000.000 —

Visto d'ordine di Sua Maestà
Il Ministro del Tesoro
TEDESCO

TABELLA ESPLICATIVA. **Prospe**

Capitoli	Competenza per l'esercizi	
Denominazione	Somme approvate con la legge dello stato di previsione	Variazioni approvate con la legge di assestamento
1	2	3
RIASSUNTO DELLA SPESA		
Spese d'esercizio e per aumenti patrimoniali.		
Titolo I. — Parte ordinaria:		
Sezione I. — Spese d'esercizio:		
§ 1. — Direzione generale, Servizi centrali I, II, III, IV, V e Ufficio stralcio. . . .	7.800.000 —	— 70.000 —
§ 2. — Approvvigionamenti e magazzini .	6.300.000 —	+ 290.000 —
§ 3. — Servizio del movimento e traffico .	121.350.000 —	+ 5.060.000 —
§ 4. — Servizio commerciale e controllo prodotti	5.600.000 —	+ 87.000 —
§ 5. — Servizio della navigazione . . .	4.735.000 —	—
§ 6. — Servizio della trazione e del materiale rotabile	157.000.000 —	+11.640.000 —
§ 7. — Servizio del mantenimento e della sorveglianza.	58.718.000 —	+ 4.174.000 —
§ 8. — Navigazione dello stretto di Messina	600.000 —	+ 8.500 —
§ 9. — Spese generali dell'Amministrazione	38.014.440 —	+ 6.027.560 —
§ 10. — Servizi secondari	4.600.000 —	+ 777.000 —
Totale sezione I . . .	404.717.440 —	+27.994.060 —
Sezione II. — Spese complementari.	22.990.000 —	+ 1.121.000 —
Da riportarsi . . .	427.707.440 —	+29.115.060 —

to XIII. SPESA — FERROVIE DELLO STATO.

1910-911	Residui degli esercizi precedenti — Colonne *v* e *z* del conto consuntivo per l'esercizio 1909-910	Totale delle colonne 4 e 5	Pagamenti presunti	
Previsione risultante			per l'esercizio finanziario 1910-911	per gli esercizi avvenire
4	5	6	7	8
7.730.000 —	—	7.730.000 —	7.730.000 —	—
6.590.000 —	—	6.590.000 —	6.590.000 —	—
126.410.000 —	—	126.410.000 —	126.410.000 —	—
5.687.000 —	—	5.687.000 —	5.687.000 —	—
4.735.000 —	—	4.735.000 —	4.735.000 —	—
168.640.000 —	—	168.640.000 —	168.640.000 —	—
62.892.000 —	—	62.892.000 —	62.892.000 —	—
608.500 —	—	608.500 —	608.500 —	—
41.042.000 —	—	44.042.000 —	44.042.000 —	—
5.377.000 —	—	5.377.000 —	5.377.000 —	—
432.711.500 —	—	432.711.500 —	432.711.500 —	—
24.111.000 —	15.814.016 05	39.925.016 05	36.925.016 05	3.000.000 —
456.822.500 —	15.814.016 05	472.636.516 05	469.636.516 05	3.000.000 —

TABELLA ESPLICATIVA. *Segue* **Pros**

Capitoli	Competenza per l'esercizio	
Denominazione	Somme approvate con la legge dello stato di previsione	Variazioni approvate con la legge di assestamento
1	2	3
Riporto . . .	427.707.440 —	+29.115.060 —
Sezione III. — Spese accessorie:		
§ 1. — Spese accessorie attinenti all'azienda ferroviaria	67.907.960 —	+15.054.540 —
§ 2. — Spese accessorie estranee all'azienda ferroviaria e avanzo di gestione	50.650.000 —	— 9.100.000 —
Totale del titolo I - Parte ordinaria . . .	546.265.400 —	+35.069.600 —
Titolo II. — Parte straordinaria	148.800.000 —	+23.820.000 —
Totale delle spese ordinarie e straordinarie . .	695.065.400 —	+58.889.600 —
Gestioni speciali ed autonome.		
Titolo III. — Magazzini ed officine:		
§ 1. — Gestione autonoma dei magazzini. .	165.658.500 —	+47.542.500 —
§ 2. — Officine	86.670.000 —	+47.040.000 —
Titolo IV. — Gestione del fondo pensione e sussidi	42.283.000 —	+ 3.276.500 —
Titolo V. — Gestione delle case economiche pei ferrovieri	6.000.000 —	—
Titolo VI. — Operazioni per conto di terzi:		
§ 1. — Operazioni attinenti ai trasporti . .	382.450.000 —	+70.800.000 —
§ 2. — Operazioni attinenti al personale. .	10.000.000 —	+ 1.560.000 —
Da riportarsi . . .	693.056.500 —	+170.219.000 —

petto XIII. | Spesa — Ferrovie dello Stato.

1910-11 Previsione risultante	Residui degli esercizi precedenti — Colonne v e z del conto consuntivo per l'esercizio 1909-910	Totale delle colonne 4 e 5	Pagamenti presunti per l'esercizio finanziario 1910-911	Pagamenti presunti per gli esercizi avvenire
4	5	6	7	8
456.822.500 —	15.814.016 05	472.636.516 05	469.636.516 05	3.000.000 —
82.962.500 —	37.628.420 10	120.590.920 10	105.590.920 10	15.000.000 —
41.550.000 —	30.032.029 36	71.582.029 36	71.582.029 36	10.000.000 —
581.335.000 —	83.474.465 51	664.809.465 51	636.809.465 51	28.000.000 —
172.620.000 —	11.624.822 36	184.244.822 36	184.244.822 36	—
753.955.000 —	95.099.287 87	849.054.287 87	821.054.287 87	28.000.000 —
213.196.000 —	762.329 03	213.958.329 03	213.958.329 03	—
133.710.000 —	—	133.710.000 —	133.710.000 —	—
45.559.500 —	10.818.820 03	56.378.320 03	56.378.320 03	—
6.000.000 —	11.168.727 94	17.168.727 94	11.168.727 94	6.000.000 —
453.250.000 —	12.501.691 68	465.751.691 68	465.751.691 68	—
11.560.000 —	394.703 —	11.954.703 —	11.954.703 —	—
863.275.500 —	35.646.271 68	892.921.771 68	892.921.771 68	6.000.000 —

TABELLA ESPLICATIVA. *Segue* **Pros**

Capitoli	Competenza per l'esercizio	
Denominazione	Somme approvate con la legge dello stato di previsione	Variazioni approvate con la legge di assestamento
1	2	3
Riporto . . .	693.056.500 —	+ 170.219.000 —
§ 3. — Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati	5.000.000 —	+ 4.710.000 —
Totale delle gestioni speciali ed autonome. . .	698.056.500 —	+ 174.929.000 —
Titolo VII. — Partite di giro.	50.082.000 —	+ 28.000 —
Totale generale della spesa . . .	1.443.203.900 —	+ 233.846.600 —

petto XIII

SPESA — FERROVIE DELLO STATO.

1910-911			Pagamenti presunti	
Previsione risultante	Residui degli esercizi precedenti — Colonne *v* e *z* del conto consuntivo per l'esercizio 1909-910	Totale delle colonne 4 e 5	per l'esercizio finanziario 1910-911	per gli esercizi avvenire
4	5	6	7	8
863.275.500 -	35.646.271 68	898.921.771 68	898.921.771 68	6.000.000 —
9.710.000 —	16.859 01	9.726.859 01	9.726.859 01	—
872.985.500 —	35.663.130 69	908.648.630 69	902.648.630 69	6.000.000 —
50.110.000 —	9.400.952 72	59.510.952 72	59.510.952 72	—
1.677.050.500 —	140.163.371 28	1.817.213.871 28	1.783.213.871 28	34.000.000 —

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro del tesoro
TEDESCO.

TABELLA ESPLICATIVA. **Prospet**

Conto di cassa per l'esercizio finanziario

Numero dei capitoli del bilancio	ATTIVO		
	Fondo di cassa alla chiusura dell'esercizio 1909-910.		8.820.237 10
	Crediti fuori bilancio verso diversi al 30 giugno 1910.		12.861.516 98
	Incassi presunti.		
Da 1 a 39	Parte ordinaria	589.066.567 79	
» 40 a 42	Parte straordinaria.	202.795.068 78	
» 43 a 52	Magazzini ed officine	386.731.168 44	
» 53 a 58	Gestione del fondo pensioni e sussidi	45.560.250 —	
» 59 a 62	Gestione delle case economiche pei ferrovieri.	11.308.420 37	
» 63 a 84	Operazioni per conto di terzi . .	504.050.641 74	
» 85 a 89	Partite di giro	50.110.000 —	
			1.789.532.117 12
	Debiti, fuori bilancio verso diversi, presunti al 30 giugno 1911		—
	Totale generale . . .		1.811.213.871 28

to XIV. AMMINISTRAZIONE DELLE FERROVIE DELLO STATO.

dal 1° luglio 1910 al 30 giugno 1911.

Numero dei capitoli del bilancio	PASSIVO		
	Debiti, fuori bilancio verso diversi, al 30 giugno 1910.		—
	Pagamenti presunti.		
Da 1 a 59	Parte ordinaria	636.809.465 51	
» 60 a 69 bis	Parte straordinaria.	184.244.822 36	
» 70 a 76	Magazzini ed officine	347.668.329 03	
» 77 a 81	Gestione del fondo pensioni e sussidi	56.378.320 03	
» 82 a 90	Gestione delle case economiche pei ferrovieri.	11.168.720 94	
» 91 a 112	Operazioni per conto di terzi . .	487.433.253 69	
» 113 a 117	Partite di giro	59.510.952 72	
			1.783.213.871 28
	Fondo di cassa presunto al 30 giugno 1911 . . .		19.000.000 —
	Crediti fuori bilancio verso diversi, presunti al 30 giugno 1911		9.000.000 —
	Totale generale . . .		1.811.213.871 28

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro del tesoro
TEDESCO.

REGIO DECRETO *n. 1044 del 1° settembre 1911, che autorizza un prelevamento di somma di L. 10.552.000 dal fondo di riserva per le spese impreviste delle ferrovie dello Stato per l'esercizio 1910-1911* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'art. 24 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'art. 1 della legge 25 giugno 1911, n. 485;

Visto il Nostro decreto 11 maggio 1911, n. 485;

Visto che il fondo di riserva istituito per le spese impreviste delle ferrovie dello Stato depositato in conto corrente presso la tesoreria centrale del Regno, presenta a tutto il mese di giugno u. s. una disponibilità di L. 15,284,631.75;

Sulla proposta dei Nostri ministri, segretari di Stato per i lavori pubblici ed il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Dal fondo di riserva per le spese impreviste depositato in conto corrente presso la tesoreria centrale del Regno a termini dell'art. 24 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372, è autorizzata la prelevazione della somma di L. 10,522,000 (diecimilionicinquecentoventiduemila), da inscriversi al capitolo n. 20: « Prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste destinati alla parte ordinaria (art. 24, comma 1° e 4°, della legge 7 luglio 1907, n. 429 e art. 1 della legge 25 giugno 1909, n.372) » della parte ordinaria dello stato di previsione dell'entrata dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio 1910-911.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 231 del 4 ottobre 1911.

Detta somma sarà complessivamente portata in aumento dei seguenti capitoli della parte ordinaria dello stato di previsione della spesa dell'Amministrazione predetta per lo stesso esercizio 1910-1911.

Cap. n.	10.	Servizio della navigazione — Personale	172,000 —
»	16.	Servizio della trazione e materiale rotabile — Personale	650,000 —
»	18.	Manutenzione del materiale rotabile .	8,000,000 —
»	19.	Servizio del mantenimento e sorveglianza — Personale	1,200,000 —
»	20.	Servizio forniture, spese ed acquisti .	400,000 —
»	23.	Navigazione dello stretto di Messina — Forniture, spese ed acquisti	100,000 —

Questo decreto sarà comunicato al Parlamento unitamente al rendiconto consuntivo.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 1° settembre 1911.

VITTORIO EMANUELE.

SACCHI — TEDESCO.

Visto, *Il guardasigilli:* FINOCCHIARO-APRILE.

Ordine di Servizio N. 312. (SERVIZI VII e XI).

Attivazione del sistema di blocco nei due sensi di marcia dei treni, fra la stazione di Torino Dora (cabina C) e il bivio Castelrosso; nonchè degli apparati di protezione dei passaggi a livello più importanti del tratto stesso.

Con le circolari N. 4, 8 e 12/1911 della Direzione Compartimentale di Torino, è stato attivato l'esercizio col sistema di blocco nei due sensi di marcia dei treni, rispettivamente sui tratti Torino Dora - Settimo, Settimo - Brandizzo e Brandizzo - Castelrosso della linea Torino - Milano, continuando a funzionare, senza alcuna modificazione, il sistema di blocco fra il Quadrivio Zappata e Torino Dora precedentemente attivato con Ordine di Servizio N. 286-1910.

Richiamando, per quanto riguarda la numerazione, l'Ordine di Servizio N. 217-1911, i posti di blocco sono situati come segue:

Stazione di Torino Dora (cabina C)	Km.	7.307,35	— Posto di blocco N.	7
Posto intermedio (cabina) . . .	»	11.148,50	— » » »	8
Stazione di Settimo (F. V.). . .	»	15.763,00	— » » »	9
Posto intermedio (cabina) . . .	»	18.694,00	— » » »	10
Stazione di Brandizzo (F. V.). .	»	22.895,00	— » » »	11
Posto intermedio (cabina) . . .	»	25.700,00	— » » »	12
Stazione di Chivasso (F. V.) . .	»	27.251,00	— » » »	13
Fermata di Castelrosso	»	30.806,00	— » » »	14

Nella stazione di Torino Dora poi, a partire dalle ore 10 del giorno 24 ottobre 1911, verrà attivata l'ala superiore (N.8') del semaforo di protezione verso Torino P. S. la quale comanderà ai treni al fascio merci A mentre l'inferiore (N. 8'') continuerà a comandare ai diretti al Fabbricato Viaggiatori, ed inoltre in sostituzione della Garetta B esistente al chilometro 6,493.00 verrà pure attivata una cabina con apparato Saxby situata al Km. 6,519.00 per la manovra del gruppo di deviatoi compreso fra i due ingressi dei

fasci A e B prossimi alla Cabina stessa, dei semafori posti al chilometro 6,360.00 e Km. 6,800.00 e dei due nuovi dischetti contraddistinti, nell'unito schizzo, coi numeri 7 ed 8, e che comandano sia ai treni diretti verso Milano che alle manovre che si effettuano rispettivamente dalla IIª linea o dal fascio merci A tanto sul binario di corsa dei dispari quanto verso il fascio merci B.

Inoltre dalla data suddetta i sottoindicati passaggi a livello saranno protetti nel modo indicato nello schizzo allegato e precisamente:

P. L. Km. 10.072.60 (strada prov. di Cuorgnè)	verso	Torino Dora, dai segnali 9 e 2 di partenza da Torino Dora. Settimo, dal segnale del posto 8.
P. L. Km. 15.514 (strada di Leyni)	»	Torino Dora, dal segnale 3 di protezione di Settimo. Settimo, dal segnale 8 di partenza da Settimo.
P. L. Km. 26.731,65 (strada di Montanaro)	»	Settimo, dai segnali 3 e 4 di protezione di Chivasso. Chivasso, dal segnale 11 di partenza da Chivasso.
P. L. Km. 30.255,80 (strada prov. Milano-Torino)	»	Chivasso, dal segnale 16 di protezione di Castelrosso. Castelrosso dal segnale 14 di partenza da Castelrosso.

Di conseguenza restano soppressi i due dischetti esistenti ai Km. 9,202 e 10,707 di protezione del P. L. della strada provinciale di Cuorgnè e segnati sullo schizzo con linea punteggiata.

Nello schizzo allegato al presente Ordine di Servizio sono indicati:

a) i vari posti di blocco col loro numero progressivo;

b) tutti i segnali in attività;

c) i segnali che vengono soppressi;

d) le distanze che possono interessare il personale di stazione, di macchina e di scorta ai treni.

Di fianco a ciascun'ala dei semafori a più ordini di ali, è specificata la direzione cui l'ala stessa comanda.

I semafori che non portano indicazione di categoria e non sono d'avviso, sono di 1ª categoria.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 44, 45 *e* 46 *del Compartimento di Torino.*

Ordine di Servizio N. 313 (Servizi VII).

Servizio cumulativo per i viaggiatori, bagagli e cani e di corrispondenza per i valori e le merci con la Tramvia a vapore Borgo S. Donnino-Salsomaggiore.

In seguito alla stipulazione di una nuova convenzione con il sig. Corazza Luigi, proprietario della Tramvia a Vapore Borgo S. Donnino-Salsomaggiore, per il servizio cumulativo dei viaggiatori, bagagli e cani e di corrispondenza per i valori e le merci, si riassumono nel presente Ordine di Servizio tutte le norme e disposizioni da osservarsi per l'esecuzione dei servizi suddetti.

Servizio cumulativo viaggiatori, bagagli e cani.

1. — Il servizio cumulativo pei viaggiatori, bagagli e cani fra le Ferrovie dello Stato e la Tramvia Borgo S. Donnino-Salsomaggiore, si effettua a mezzo della stazione di Borgo S. Donnino.

Trasporto di viaggiatori.

2. *Stazioni ammesse alla corrispondenza.* — Le stazioni ammesse al servizio cumulativo pei viaggiatori con biglietti a tariffa ordinaria tanto di corsa semplice che di andata e ritorno, risultano dal prospetto allegato B, indicante le corrispondenze assegnate ad ogni singola stazione ed i relativi prezzi.

Le medesime corrispondenze con biglietti di corsa semplice, sono ammesse per i ragazzi dai tre ai sette anni coi prezzi nella misura della metà di quelli per adulti.

3. *Caratteristiche dei biglietti.* — I biglietti cumulativi in distribuzione nelle stazioni della Rete dello Stato, hanno gli stessi colori di quelli in vigore per il proprio servizio interno.

Dello stesso colore e formato sono pure i biglietti in distribuzione nelle stazioni della Tramvia Borgo S. Donnino-Salsomaggiore.

Pei trasporti dei ragazzi fra i tre ed i sette anni, tanto le stazioni della Rete dello Stato, quanto le stazioni della Tramvia Borgo S. Donnino-Salsomaggiore, distribuiscono i biglietti a percorso facoltativo del modello conforme a quello adottato dalle Ferrovie dello Stato per il proprio servizio interno.

4. *Validità dei biglietti.* — I biglietti distribuiti dalle stazioni della Tramvia dovranno portare un bollo a secco indicante la data ed il numero della corsa e saranno validi per proseguire dalla stazione di Borgo S. Donnino, con qualsiasi convoglio della giornata che abbia vetture della classe portata dai biglietti, salvo le limitazioni e le esclusioni risultanti dagli orari ufficiali.

La Tramvia ammetterà nei convogli, con qualsiasi treno della giornata siano arrivati a Borgo S. Donnino, i portatori dei biglietti rilasciati dalle stazioni ferroviarie e garantisce all'arrivo di ogni convoglio ferroviario la occorrente quantità disponibile di posti nei propri treni.

Per l'uso dei biglietti di andata e ritorno, valgono le norme in vigore sulla Rete dello Stato.

5. *Tassa di bollo.* — In aggiunta ai prezzi indicati nel prospetto di cui sopra dovranno essere riscosse la prescritta tassa e sopratassa di bollo.

6. *Penalità ed introiti suppletori.* — Le esazioni suppletorie e le multe per mancanza di biglietti, cambiamento di classe, ecc., vengono riscosse da ciascuna Amministrazione soltanto per il percorso rispettivo, ma il personale di scorta ai treni dovrà consegnare i viaggiatori alla stazione di Borgo S. Donnino F. S. perchè sia provveduto alla regolarizzazione del viaggio per l'ulteriore percorso.

Invece le esazioni supplementari dovranno estendersi anche al percorso sulle linee dell'altra Amministrazione quando si tratti di viaggiatori provenienti da essa e risulti che il viaggio sulla medesima abbia avuto luogo nelle identiche condizioni che danno motivo all'esazione per il rimanente percorso.

Trasporto di bagagli e cani.

7. *Stazioni ammesse alla corrispondenza.* — Le stazioni ammesse al servizio cumulativo pei bagagli (a tariffa ordinaria) e per i cani, sono le medesime abilitate a tale servizio per i viaggiatori.

8. *Bagagli da registrarsi e bagagli ammessi nelle carrozze.* — Gli oggetti da trasportarsi come bagaglio ed i bagagli ammessi nelle carrozze sono esclusivamente quelli specificati negli art. 43 e 44 delle « Tariffe e condizioni pei trasporti, in vigore sulle Ferrovie dello Stato ».

9. *Registrazione dei trasporti bagagli e cani.* — La registrazione dei trasporti bagagli e cani, si fa con la compilazione di un sol foglio di via che scorterà le spedizioni fino alla stazione destinataria.

10. *Tassazione dei bagagli.* — La tassa pel trasporto di bagagli e cani sarà riscossa a partenza per tutto il percorso, calcolato, beninteso, per la percorrenza separata di ciascuna Amministrazione.

Le quote da riscuotersi per il percorso della Tramvia Borgo S. Donnino-Salsomaggiore, risultano dal prospetto allegato C.

Le tasse minime per spedizioni si applicheranno per intero tanto sulla Rete dello Stato che sulla linea della Tramvia.

11. *Scambio dei bagagli e dei cani.* — La consegna dei bagagli e cani avrà luogo in contradditorio fra il personale delle due amministrazioni, mediante consegna dei fogli che debbono proseguire coi bagagli e cani stessi, e ricevuta da rilasciarsi sui rispettivi fogli di accompagnamento e sui libri di consegna.

Sui documenti di ricevuta si esporranno reciprocamente, le riserve, debitamente controfirmate, per le eventuali anormalità che si constatassero.

La stazione di Borgo S. Donnino F. S. eseguirà col proprio personale il carico e lo scarico dei bagagli e cani, tanto in arrivo che in partenza coi convogli ferroviari, nonchè il trasporto dei medesimi fra detti convogli e il magazzino della stazione.

Il trasporto dei bagagli e cani fra la stazione di Borgo San Donnino dello Stato ed i treni della Tramvia o viceversa, dovrà essere eseguito a cura della Tramvia stessa contemporaneamente al passaggio dei viaggiatori.

12. *Concessioni speciali. — Trasporti militari.* — Non sono ammessi in servizio cumulativo i trasporti di persone e di cose favorite da riduzioni speciali.

SERVIZIO DI CORRISPONDENZA PER LE MERCI A GRANDE VELOCITÀ A PICCOLA VELOCITÀ ACCELERATA ED A PICCOLA VELOCITÀ ORDINARIA.

13. *Estensione del servizio di corrispondenza.* — Il servizio di corrispondenza tra le Ferrovie dello Stato e la Tramvia Borgo S. Donnino-Salsomaggiore, si effettua per mezzo della stazione di Borgo S. Donnino, e si estende tanto ai trasporti in destinazione quanto a quelli in partenza dalle stazioni della Tramvia stessa, e comprende le spedizioni a G. V., a P. V. Acc. ed a P. V. Or., compresi i feretri, i veicoli, il bestiame, il numerario, le carte-valori e gli oggetti preziosi.

14. *Trasporti esclusi dal servizio di corrispondenza.* — Sono esclusi dal servizio di corrispondenza:

a) i colli indivisibili di peso superiore alle tre tonn.;

b) le merci pericolose e nocive ascritte alle categorie 11, 12, 13 a 14 dell'allegato 9 alle Tariffe delle Ferrovie dello Stato;

c) le merci richiedenti l'uso di carri congiunti.

15. *Stazioni ammesse al servizio di corrispondenza. — Distanze e servizi delle stazioni tramviarie.* — Le stazioni delle Ferrovie dello Stato, nonchè quelle delle altre Amministrazioni con le quali esiste servizio cumulativo o di corrispondenza, potranno effettuare i trasporti di cui al precedente punto 13 con tutte le stazioni della Tramvia, in quanto le une o le altre siano abilitate ai trasporti stessi.

Le stazioni della Tramvia ammesse al servizio di corrispondenza, con l'indicazione delle relative distanze dalla stazione di scambio di Borgo S. Donnino e dei servizi ai quali sono abilitate, risultano dal prospetto allegato A.

16. *Passaggio del materiale rotabile e degli attrezzi di carico sulla Tramvia.* — E' ammesso il passaggio sulla Tramvia Borgo S. Donnino-Salsomaggiore dei carri ferroviari delle Ferrovie dello Stato ed assimilati con carico completo, o da considerarsi come tale a norma delle tariffe e delle disposizioni in vigore, di merci destinate a stazioni della Tramvia stessa.

È pure consentito il passaggio sulla Tramvia medesima dei carri vuoti da caricarsi nelle sue stazioni con merci tanto a carro completo che misto a condizione però, in quest'ultimo caso, che il carico corrisponda alle condizioni di carico e di itinerario stabilite pei carri misti normali e supplementari a P. V. in vigore sulle Ferrovie dello Stato.

Alle stesse condizioni la Tramvia può utilizzare nel ritorno i carri ricevuti carichi. Tale facoltà per quanto riguarda i carri di proprietà di altre Amministrazioni ricaricati con merci in destinazione delle Ferrovie dello Stato è però subordinata alla condizione che la stazione destinataria si trovi in direzione dell'Amministrazione proprietaria e sia distante non meno di 150 km. da quella di Borgo S. Donnino.

È inoltre ammesso il passaggio dei copertoni ed attrezzi di carico che si trovano sui carri carichi e di quelli richiesti dalla Tramvia per la copertura e l'assicurazione delle merci da caricarsi nelle sue stazioni.

I mod. G-132 da compilarsi in relazione all'art. 14 della convenzione, saranno inviati alla Divisione del Movimento e Traffico di Milano, anzichè alla cessata Sezione Noli e Servizi cumulativi di Bologna, indicata nella convenzione stessa.

Norme e condizioni per l'eseguimento dei trasporti in servizio di corrispondenza.

17. *Condizionatura dei trasporti.* — Le spedizioni ammesse al servizio di corrispondenza dovranno essere condizionate secondo i regolamenti in vigore sulle Ferrovie dello Stato, ai quali dovranno pure attenersi le stazioni della Tramvia.

18. *Documenti di trasporto.* — Tutte le spedizioni indirizzate alle stazioni della Tramvia dovranno essere indistintamente carteggiate per Borgo S. Donnino, come se dirette a quella stazione ed i relativi documenti di trasporto dovranno portare l'indicazione della destinazione definitiva con la formula: « Borgo S. Donnino per......... ».

Per le spedizioni in partenza dalle stazioni delle Ferrovie dello Stato, gli speditori devono presentare le note di spedizione o le lettere di porto in un solo esemplare del modello in uso pel servizio interno.

I trasporti in provenienza dalla Tramvia dovranno essere consegnati alla stazione di Borgo S. Donnino con la scorta di tanti esemplari delle richieste di spedizione in vigore sulle Ferrovie dello Stato, quante sono le Amministrazioni interessate ed essere corredati di tutti i documenti prescritti dalle leggi, dai regolamenti, in materia di dogana, di polizia, di sanità e simili.

Sulle richieste di spedizione relative ai trasporti provenienti dalla Tramvia dovrà essere indicata quale stazione di partenza quella di Borgo S. Donnino e come mittente la Tramvia.

Inoltre nello spazio destinato alla descrizione della merce e subito dopo l'indicazione di questa dovranno risultare a stampa o mediante apposito bollo, gli estremi dell'originaria provenienza, con la formula: « *Ricarteggio in servizio di corrispondenza della spedizione N..... del..... proveniente da..... mittente.....* » e, nello spazio destinato alla firma del mittente sarà apposto il bollo ad umido della Tramvia, con la firma beninteso dell'incaricato della Tramvia stessa.

Per le spedizioni di numerario, carte-valori ed oggetti preziosi e per quelle eseguite sotto il regime della tariffa special P. V. di sportazione, si dovrà esigere la presentazione di un esemplare in più dei documenti di trasporto, di conformità alle norme in vigore.

Per le spedizioni dirette all'estero sotto il regime della Convenzione di Berna, per il percorso soggetto alla medesima, la Tramvia consegnerà alla stazione di scambio, oltre al bollettino di consegna relativo al percorso anteriore, anche la lettera di vettura con tutti gli altri documenti prescritti.

Il duplicato della lettera di vettura internazionale sarà rilasciato alla Tramvia quale ricevuta della spedizione, mentre il bol-

lettino di consegna sarà allegato al tagliando della lettera di vettura che deve accompagnare la merce sino a destinazione, e ciò a giustificazione dell'eventuale spesa anticipata rappresentante gli importi afferenti al percorso anteriore.

In senso inverso la stazione di Borgo S. Donnino, rimetterà alla Tramvia la lettera di vettura originale scortante la merce trattenendo però il foglio di via o di spedizione.

Le spedizioni in partenza dalla Tramvia e destinate all'estero dovranno essere accompagnate dalla dichiarazione per le dogane nel numero di esemplari fissati per i diversi servizi internazionali e nell'apposito modulo conforme a quello stabilito dalle Ferrovie dello Stato, nonchè da un esemplare della dichiarazione per le statistiche del commercio con l'estero e corredate, al pari di quelle in servizio italiano, da tutti i documenti prescritti dalle Leggi, dai regolamenti e dalle ordinanze di polizia, sanità e simili.

Per le merci soggette a cautele nelle zone di vigilanza e per gli spiriti e bevande alcooliche dovranno pure essere osservate le norme pubblicate dalle Ferrovie dello Stato.

Quando avvenisse che si dovessero consegnare documenti di Dogana in iscorta alle spedizioni in provenienza o destinazione della Concessionaria si dovrà scambiare di essi particolareggiata ricevuta, previo esame della condizione dei trasporti in relazione ai documenti stessi ed alle prescrizioni di dogana. La stessa cosa dovrà farsi per gli altri documenti di cui è fatto cenno più sopra.

19. *Tariffe e tassazione dei trasporti.* — La tassazione delle spedizioni, siano in assegnato od in affrancato, sarà limitata al percorso fino a Borgo S. Donnino e fatta in base alle tariffe generali e speciali e alle condizioni in vigore sulle linee delle Amministrazioni interessate, nonchè in base alle tariffe locali ed eccezionali per le quali sia ammessa la loro estensione ai servizi di corrispondenza, esclusa quindi l'applicazione di quelle che, non trovandosi in tale condizione, non fossero state ammesse dietro preventivi accordi.

Ciò s'intende pel percorso sulle linee della Rete dello Stato e delle Amministrazioni corrispondenti ammesse al servizio cumulativo, inquantochè per la tassazione sul proprio percorso provvede la Tramvia e quindi pei trasporti in partenza da stazioni delle Ferrovie dello Stato o di altre Amministrazioni con queste in con-

tatto in destinazione della Tramvia, la tassazione di cui sopra si farà per il percorso da partenza fino a Borgo S. Donnino e nel senso inverso per quello da Borgo S. Donnino a destinazione come se il trasporto fosse nel primo caso destinato a Borgo S. Donnino e nel secondo caso in partenza dalla stessa stazione.

20. *Diritto fisso.* — Il diritto fisso rispetto alla stazione di scambio dovrà essere applicato per intero in qualunque caso e per tutte indistintamente le merci.

I trasporti di merci a P. V. Acc. devono essere sempre gravati, rispetto alla stazione di scambio, della tassa di transito di cui allo articolo 108 delle tariffe vigenti sulle Ferrovie dello Stato.

La stessa tassa si applica anche ai trasporti di merci a P. V. O. nei casi in cui i diritti fissi delle tariffe applicabili non comprendano le quote corrispondenti alle operazioni di carico e scarico.

Rimane però fermo quanto è prescritto al riguardo, per le altre stazioni originarie di partenza o di definitiva destinazione delle Ferrovie dello Stato e delle Amministrazioni corrispondenti e quindi, nei casi in cui è fatto obbligo, od è lasciata facoltà ai mittenti o destinatari di eseguire a loro cura e spese le operazioni di carico o di scarico per le dette altre stazioni il diritto fisso sarà ridotto, per ogni tonnellata di merce caricata o scaricata, della quota stabilita dalle tariffe in vigore.

21. *Scritturazione e contabilizzazione dei trasporti e liquidazione delle tasse nella stazione di scambio.* — Per tali operazioni le stazioni si atterranno alle disposizioni contenute nell'art. 30 (Punti 1° e 2°) delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci (Edizione 1° luglio 1908) ».

22. *Tassa di bollo.* — La tassa e sopratassa di bollo sono dovute pei trasporti diretti alla Tramvia, mentre ne sono esenti quelli tanto in porto assegnato che in porto affrancato provenienti dalla Tramvia.

23. *Spese anticipate ed assegni.* — Le spedizioni tanto in partenza quanto in destinazione della Tramvia potranno, in base alle norme vigenti al riguardo, essere caricate di spese anticipate e di assegni (da pagarsi questi ultimi dopo l'incasso dal destinatario) verso applicazione delle tasse e provvigioni prescritte e seguendo le norme in vigore sulle Ferrovie dello Stato.

Per quanto concerne la contabilizzazione e la liquidazione degli assegni gravati su spedizioni tanto in partenza quanto in destinazione della Tramvia, valgono le disposizioni contenute nel punto terzo dell'art. 30 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci ».

24. *Trasporti a domicilio.* — Le spedizioni destinate a stazioni di località ove è organizzato il servizio dei trasporti a domicilio, verranno gravate delle tasse di consegna a domicilio ogni qualvolta i mittenti non abbiano indicato sui documenti di trasporto d'origine che le merci devono essere consegnate « *in stazione* » salvo quanto è stabiilito per le consegne a domicilio delle merci spedite sotto il regime delle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.

25. *Mancanze, manomissioni, spandimenti ed avarie alle merci. — Riserve.* — Le mancanze, le manomissioni, gli spandimenti, le avarie e simili riscontrate in contradditorio nel riconoscimento delle merci si faranno constatare con annotazione sui documenti di consegna da controfirmarsi dall'agente dell'Amministrazione consegnante.

Nei casi suddetti sarà inoltre da redigersi pure in contraddittorio, apposito processo verbale di constatazione per determinare le cause e l'entità del danno e stabilire la responsabilità fra le due Amministrazioni.

Una copia di tale verbale, come pure i verbali ed i bollettini di accertamento che fossero stati fatti da stazioni precedenti, dovranno scortare le spedizioni fino a destinazione.

Le riserve per qualsiasi anormalità dovranno nei termini e colle modalità prescritte dai regolamenti in vigore, essere notificate dalle stazioni delle Ferrovie dello Stato e delle Amministrazioni corrispondenti alla stazione di Borgo S. Donnino che le comunicherà alla Tramvia. In senso inverso la predetta stazione dovrà notificare tempestive riserve alle stazioni mittenti ed alle altre interessate per le anormalità da essa riscontrate nei trasporti diretti a stazioni della Tramvia.

26. *Giacenze e rifiuti.* — Per i colli rifiutati o per qualsiasi motivo giacenti, le stazioni di arrivo corrisponderanno direttamente con quella di Borgo S. Donnino, osservando le norme stabilite dall'art. 112 delle tariffe e condizioni vigenti sulle Ferrovie dello Stato.

27. *Ricevimento e consegna delle merci.* — Le spedizioni di merci non a carro completo, saranno dalla Tramvia consegnate e ritirate a sua cura e spese negli uffici e magazzini delle F. S. della stazione di Borgo S. Donnino.

Le merci caricate in carri aperti senza copertone o con copertone non piombato s'intendono consegnate in via di fatto nella stazione di Borgo S. Donnino. Di conseguenza l'Amministrazione ricevente risponderà di ogni qualsiasi avaria od ammanco che in seguito venisse riscontrato.

Per le spedizioni invece a carro completo o da considerarsi come tali a norma delle tariffe e delle disposizioni in vigore sulle F. S. e per quelle a P. V. di peso non inferiore a tre tonnellate ciascuna o di carico misto, semprechè queste ultime da inoltrarsi sulle F. S. abbiano il carico corrispondente a quello stabilito dagli itinerari dei carri raccoglitori normali in vigore sulle F. S., la consegna avrà luogo, in contraddittorio, sull'apposito binario di trasbordo.

L'Amministrazione ricevente risponderà di ogni qualsivoglia avaria e mancanza che venisse dopo riscontrata.

28. *Piombatura dei carri.* — La piombatura e spiombatura dei carri caricati o da scaricarsi dalla Tramvia sul binario di trasbordo della stazione di Borgo S. Donnino delle F. S. saranno fatte esclusivamente da un agente delle F. S. incaricato di assistere, in contraddittorio degli agenti della Tramvia, al carico ed allo scarico delle merci.

I carri caricati nelle stazioni della Tramvia, tanto a carico completo quanto a carico misto dovranno invece essere consegnati alla stazione di Borgo S. Donnino, assicurati da piombi della Tramvia stessa, uniformandosi tanto per il numero dei piombi che per il loro modo di applicazione, alle prescrizioni e modalità vigenti sulle Ferrovie dello Stato.

In analoghe condizioni l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato consegnerà i carri completi dalle proprie linee ed oltre, diretti sulla Tramvia.

29. *Trasporti in servizio. — Telegrammi.* — La corrispondenza e gli annessi documenti che gli uffici e le stazioni di una Amministrazione avessero a mandare agli uffici ed alle stazioni dell'altra

per cose attinenti al servizio di corrispondenza, saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle due Amministrazioni.

Saranno pure trasmessi gratuitamente con le medesime restrizioni i dispacci telegrafici.

La stazione di scambio di Borgo S. Donnino si atterrà in rapporto al servizio di corrispondenza di cui trattasi, in quanto non è detto dal presente Ordine di Servizio, alla Convenzione in principio citata.

Con la pubblicazione del presente Ordine di Servizio restano abrogate tutte le precedenti disposizioni in merito al servizio di corrispondenza con la Tramvia Borgo S. Donnino-Salsomaggiore.

In relazione a quanto è detto nel presente Ordine di Servizio dovranno apportarsi le opportune varianti nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi e di corrispondenza.

Da distribuirsi agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 314 (Servizi VII e X).

Nuove norme per il riscaldamento dei treni viaggiatori.

(Vedi Ordine di Servizio N. 99-1906).

A partire dal prossimo inverno andranno in vigore le nuove « Norme pel riscaldamento dei treni viaggiatori » che vengono pubblicate in fascicolo a parte e sostituiscono quelle diramate coll'Ordine di Servizio 99-1906.

Le stazioni dovranno prender tosto esatta conoscenza di tali norme la cui distribuzione vien fatta a cura del Servizio VII.

Ordine di Servizio N. 315 (Servizio VIII).

Trasporti militari - Spedizione come bagaglio dei motocicli.

(Vedi ordine di Servizio N. 190-1911).

A chiarimento dei paragrafi 58 e 59 del Regolamento pei trasporti militari (edizione 1° Luglio 1911) si avverte che sotto la denominazione di bicicli e biciclette debbono intendersi compresi anche quelli a motore, cioè i motocicli, i quali di conseguenza possono essere accettati per la spedizione come bagaglio a tariffa militare verso presentazione di scontrini del libretto modello *A* o di richiesta mod. *C* (parte 2ª).

In conformità però a quanto è stabilito dall'art. 45 delle Tariffe e Condizioni pei trasporti, i motocicli non possono essere accettati per la spedizione se non privi della materia adoperata per il funzionamento del motore e la tassazione deve esser fatta in base al peso effettivo e non per ciascuna macchina come si pratica per i bicicli e tricicli comuni.

Di quanto sopra è detto dovrà esser fatta conforme annotazione a pag. 38 del Regolamento pei trasporti militari.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 316. (Servizio VIII).

Tariffa locale N. 304 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 96-1906).

Col 16 ottobre 1911 verranno ammessi a fruire della tariffa locale N. 304 P. V. i trasporti in partenza da Milano Porta Sempione ed in destinazione di Bari, Napoli e Caserta e viceversa, con l'applicazione dei medesimi prezzi valevoli da e per Milano P. Garibaldi.

In conseguenza di ciò, nei prospetti delle serie *A* e *B* e *C* della detta tariffa locale, la indicazione di « Milano P. G. » deve essere fatta seguire da quella « e Milano P. S. ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 317 (Servizio VIII).

Tariffa locale interna sicula N. 220 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 201-1911)

Col 16 ottobre 1911 la tariffa locale interna sicula N. 220 P. V. sarà estesa ai trasporti di pietra, calce viva, ecc., in partenza dalle stazioni di Trapani e di Mazzara del Vallo.

Per conseguenza, nella intestazione di detta tariffa, devono essere aggiunte, alla sede opportuna, le indicazioni delle nominate stazioni.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 318 (Servizio VIII).

Servizio italo-belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 205-1911).

Con decorrenza dal 1° settembre 1911 la stazione di Houthem è stata ammessa al servizio diretto italo-belga con l'applicazione dei prezzi stabiliti per la stazione di Moorslede-Passchendaele.

Saranno pertanto da introdursi a pag. 95 della tariffa diretta italo-belga (via Gottardo) le seguenti indicazioni:

E	**Houthem**	Moorslede-Passchendaele

In detta tariffa saranno poi da cancellarsi i nomi delle stazioni di: Montignies (Formation) Raccordement e Montignies-sur-Sambre (Hauts-Fourneaux de Sambre et Moselle) Raccordement, che dal 1° settembre 1911 sono state sostituite dalle seguenti, che dovranno introdursi a pag. 92 della detta tariffa:

E	**Couillet-Montignies** (Sambre et Moselle) Raccordement.	Couillett-Montignies
E	**Couillet-Montignies** (Marais) Raccordement.	Id.
E	**Couillet-Montignies** (Roctiau) Raccordement.	Id.

Con decorrenza dal 15 settembre 1911 la stazione di Floreffe (Charb. de la Basse-Sambre) è stata ammessa alla « Tariffa Eccezionale pei Carboni » con l'applicazione dei sotto indicati prezzi per quintale, avvertendo che i prezzi medesimi vanno aumentati nella misura indicata nel 7° supplemento alla tariffa diretta:

		km.	*a*	*b*	*c*
Floreffe (Charb. de la Basse-Sambre).	Pino	849	2.43	2.27	2.24
	Chiasso	893	2.56	2.39	2.37

Saranno pertanto da aggiungersi alla pag. 220 della tariffa italo-belga (via Gottardo) la stazione ed i prezzi sopra riportati.

Distribuito agli agenti delle classi 1 ,2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 85 (SERVIZIO VII).

Divieto di esercitare il mestiere di suonatore, cantante e venditore ambulante nelle stazioni e nei treni.

L'art. 40 delle Tariffe e Condizioni pei trasporti vieta l'accesso ai treni alle persone che sono di disturbo agli altri viaggiatori, e certamente sono di disturbo i suonatori, cantanti e venditori ambulanti, che, provvisti di biglietto ordinario o di abbonamento, esercitano il loro mestiere nelle stazioni e nelle vetture dei treni.

L'abuso si è andato diffondendo per tacita tolleranza delle stazioni e del personale dei convogli.

Necessita perciò che sia usata la massima vigilanza per impedirlo, ed all'uopo il pesonale, nei casi di constatazione, dovrà ordinare l'immediata cessazione, pretendere altresì che le persone che non vi si prestassero, scendano alla prima stazione di fermata del treno ed elevare verbale di contravvenzione a carico dei trasgressori.

Per meglio raggiungere lo scopo si dovrà tenere costantemente esposto in luogo visibile, nelle stazioni da cui con maggiore frequenza partono detti suonatori, cantanti e venditori, l'avviso appositamente redatto, conforme al testo qui appresso riprodotto.

Le Divisioni del Movimento e Traffico dovranno richiedere al Magazzino il quantitativo occorrente di esemplari dell'avviso suddetto.

(Testo dell'avviso).

FERROVIE DELLO STATO

Divieto di esercitare il mestiere di venditore, suonatore e cantante ambulante nelle stazioni e nei treni

---

In base all'art. 40 delle Tariffe e Condizioni pei trasporti è fatto assoluto divieto di esercitare il mestiere di venditore, suonatore o cantante ambulante nelle stazioni o nelle vetture dei treni tanto durante le fermate quanto lungo la corsa.

I trasgressori verranno senz'altro fatti scendere dai treni ed allontanati dalle stazioni, ed a carico dei medesimi verrà elevato verbale di contravvenzione.

Roma, li 1° luglio 1911.

La Direzione Generale.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 86 (Servizio VIII).

Segnalazione alle stazioni delle anormalità rilevate nella composizione dei treni.

Nell'intento di ottenere la pronta rimozione delle anormalità di non grande importanza che i signori funzionari rilevano nei treni viaggiatori (guasti alle carrozze, difetti nel riscaldamento, pulizia ed illuminazione, difettoso agganciamento dei veicoli o mancato accoppiamento dei mantici nei treni pei quali ciò è prescritto, composizioni anormali per quantità, tipo ed ubicazione dei veicoli, indebita assegnazione di compartimenti di II classe in luogo di bagagliai posta ai Messaggeri postali, mancata chiusura dei finestrini dei compartimenti vuoti e corridoi delle carrozze al passaggio nelle gallerie, mancata od irregolare applicazione dei cartelli indicatori, ecc., ecc.), viene istituito per loro uso un libretto tascabile costituito da foglietti a madre e figlia, identici all'unito modello, mercè i quali il funzionario che rileva qualcuna di dette anormalità, può segnalarla direttamente al capo della Stazione, ove a suo giudizio può eliminarsi treno stante, o quanto meno provvedersi perchè non si ripeta nel corrispondente treno di ritorno o di proseguimento del materiale.

Come rilevasi dal modello, il foglio da compilarsi può essere facilmente staccato dalla matrice e chiuso pel recapito al Capo stazione, quando la consegna non possa essergli fatta personalmente.

Il Capo stazione che riceve siffatte segnalazioni, è in dovere di provvedere subito nel miglior modo possibile per la rimozione dell'anormalità, ricorrendo bene inteso ai competenti funzionari

od agenti di altri Servizi che fossero eventualmente interessati, e dovrà di ogni segnalazione ricevuta rendere giornalmente edotta la propria Sezione di Movimento (o Divisione, se Sezione non esiste) col semplice invio del modulo ricevuto, sul quale dovrà succintamente indicare il provvedimento adottato.

Ogni qualvolta lo ritenga opportuno, il funzionario si procurerà notizie d'ufficio sull'esito della segnalazione fatta e ne farà cenno nella sua relazione d'ispezione.

L'uso dei moduli di segnalazione di cui trattasi dovrà avere attuazione dal 20 ottobre.

Il Direttore Generale.

R. BIANCHI.

Anormalità rilevate nel treno N. ..... del

segnalate a .....

Anormalità rilevate nel treno N. ..... del ..... che

si segnalano al Capo Stazione di .....

Firma e grado del Funzionario .....

Ufficio al quale appartiene .....

N.B. - Il Capo Stazione ricevente invierà il presente col primo treno utile alla propria Sezione di Movimento.

Provvedimenti adottati dal Capo Stazione.

..... *li* .....

Firma del Capo Stazione

Al Sig. Capo Stazione

di ....

Data ....

Segue matri

Sostituisce la 1ª pagina dell'allegato all'Ordine di Servizio N. 302-1911.

Prezzi da applicarsi per il percorso Cerignola stazione-Cerignola città

Prezzi pel trasporto dei viaggiatori, bagagli e cani.

		Classe	L.
Viaggiatori ordinari	Biglietti di corsa semplice	1ª classe	L. 1.05
		2ª »	» 0.60
		3ª »	» 0.35
	Biglietti di andata e ritorno	1ª »	» 1.35
		2ª »	» 0.90
		3ª »	» 0.60
Bagagli	Prezzo per quintale indivisibile		» 0.58
Cani	Prezzo per ogni capo		» 0.1624
	Tassa minima per spedizione		» 0.70
Viaggiatori a tariffa ridotta	Concessioni speciali A e C	1ª classe	L. 0.55
		2ª »	» 0.40
		3ª »	» 0.25
	Concessione speciale B	3ª »	» 0.30
	Militari	1ª »	» 0.25
		2ª »	» 0.20
		3ª »	» 0.15
Bagagli a tariffa ridotta	Prezzo per tonnellata, divisibile di 10 in 10 chilogrammi		» 1.624

Prezzi dei biglietti d'abbonamento per la linea Cerignola stazione-Cerignola città.

CLASSI	un anno	6 mesi	4 mesi	3 mesi	45 giorni	un mese
			LIRE			
1ª classe	225.10	125.20	92.80	69.55	62.65	41.75
2ª »	161.90	88.55	69.20	51.90	46.70	31.15
3ª »	112.55	64.55	48.95	36.70	33.10	22.05

Allegato **I** *alla Circolare N. 19[v] - 1911.*

Stazioni ammesse a concorrere al premio *sub a*)

Compartimento di			
Torino	**Milano**	**Venezia**	**Genova**
Bussoleno	Arona	Udine	Ventimiglia
Torino Scalo	Gallarate	Treviso	Pavia
Torino P. Susa	Rho	Mestre	Voghera
Torino Dora	Monza	Venezia S. Lucia	Tortona
Torino Smist.	Lecco	Venezia Maritt.	Novi S. Bovo
Chivasso	Bergamo	Padova	Novi Centrale
Santhià	Milano P. G.	Vicenza	
Vercelli	Milano P. R.	Verona P. V.	
Novara	Milano P. S.	Verona P. N.	
Bra	Milano P. T.	Cittadella	
Asti	Milano Lambrate	Mantova	
Casale	Rogoredo	Rovigo	
Mortara	Treviglio	Ferrara	
Nizza	Brescia		
Acqui	Piacenza		
Alessandria Centrale e Smist).			

Compartimento di

Firenze	Ancona	Roma
Parma	Ravenna	Orte
Reggio Emilia	Rimini	Civitavecchia
Modena	Faenza	Orbetello
Bologna	Falconara	Roma Trastevere
Pistoia	Ancona	Roma Tuscolana
Prato	Fabriano	Roma Termini
Rifredi	Foligno	Roma S. Lorenzo
Firenze P. P.	Terni	Roma Portonaccio
Firenze C. M.	Castellamare Adriatico	Avezzano
Empoli	Pescara	Sulmona
Pisa C.		
Pisa P. N.		
Livorno S. M.		
Livorno Maritt.		
Viareggio		
Sarzana		
Spezia		
S. Stefano M.		
Lucca		
Cecina		
Grosseto		
Asciano		
Chiusi		
S. Giovanni V.		
Campiglia Maritt.		

Compartimento di

Napoli	Reggio Calabria	Palermo
Caianello	Sapri	Trapani
Caserta	Paola	Palermo
Cancello	S. Eufemia	Termini I.
Napoli S. Sup. e C.	Villa S. Giovanni	Roccapalumba
Napoli S. Inf.	Reggio C. C.	Aragona C.
Napoli P. Massa	Reggio C. P.	Porto Empedocle
Avellino	Catanzaro M	Canicattì
Benevento	Catanzaro Sala	S. Caterina Xirbi
Foggia		Licata
S. Giovanni T.		Siracusa
Torre Annunziata Centr.		Valsavoia
Torre Annunziata M.		Bicocca
Mercato S. Severino		Messina
Salerno		Catania
Battipaglia		
Rocchetta S. A.		
Barletta		
Potenza		
Bari		
Brindisi		
Taranto		
Lecce		
Metaponto		
Spinazzola		

Premio te[illegible]

Settimana dal

Carri arrivati.

NUMERO del Treno	Lunedì		Martedì		Mercoledì		Giovedì		Venerdì		Sabato		Domenica		TOTALE		
	carichi	vuoti	carichi	vuoti	carichi	vuoti	carichi	vuoti	carichi	vuoti	carichi	vuoti	carichi	vuoti	carichi	vuoti	complessivo
Totali . . .																	

Il sottoscritto dichiara di aver controllato personalmente i dati esposti nel presente prospetto e di averli riconosciuti esatti.

IL CAPO STAZIONE TITOLARE

Allegato **III** *alla Circolare N.* ***19v - 1911.***

Premio temporaneo.

Settimana dal .... *al* *1911*

Arrivo					Partenza					Sosta	Premio
Numero del carro	Treno	Giorno	Ore	Se vuoto o carico G.V. P.V.A. P.V.. (1)	Numero del carro	Treno	Giorno	Ore	Se vuoto o carico G.V. P.V.A. P.V. (1)	ore	per ogni carro

(1) Indicare con la lettera V se vuoto e, rispettivamente, G.V., P.V.A. o P.V. se carico a grande, piccola accelerata o piccola velocità.

Tramvia a Vapore Borgo S. Donnino-Salsomaggiore

DIREZIONE DELL'ESERCIZIO: BORGO S. DONNINO

STAZIONE	Linea alla quale appartengono	Servizi cui sono abilitate					Distanze in chilom. dalla stazione di scambio di Borgo San Donnino
		G. V.	P. V. A.	P. V. O.	Veicoli e bestiame	Trasp. a domicil.	
Campore	B.S.Donnino-Salsomaggiore	G	A	P	V. B.	—	7
Ponte Ghiara	id.	G	A	P	V. B.	—	5
Salsomaggiore	id.	G	A	P	V. B.	—	10
Vaio	id.	G	A	P	V. B.	—	3

Dal servizio di corrispondenza sono esclusi:

a) i colli indivisibili di un peso superiore alle tre tonnellate;

b) le merci pericolose e nocive ascritte alle categorie 11, 12, 13, e 14 dell'Allegato 9 alle Tariffe delle Ferrovie dello Stato;

c) le merci richiedenti l'uso di carri congiunti.

PROSPETTO indicante i prezzi e la relativa repartizione, dei biglietti in servizio cumulativo con la Tramvia Borgo S. Donnino-Salsomaggiore

Dalle seguenti stazioni a Salsomaggiore o viceversa	VIA	Repartizione	Tariffa intera						Ragazzi						Andata-ritorno		
			Treni diretti o promiscui a tariffa differenziale A			Treni omnibus			Treni diretti o promiscui a tariffa differenziale A			Treni omnibus					
			1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª
		FF. Stato	17.—	11.90	7.75	15.45	10.80	6.95	8.50	5.95	3.90	7.75	5.40	3.50	—	—	—
		Tramvia	2.50	1.20	0.60	2.50	1.20	0.60	1.25	0.60	0.30	1.25	0.60	0.30	—	—	—
Alessandria	Piacenza-B. S. Donnino.	Totale	19.50	13.10	8.35	17.95	12.—	7.55	9.75	6.55	4.20	9.—	6.—	3.80	—	—	—
		FF. Stato	28.—	19.50	12.65	26.—	18.20	11.70	14.—	9.75	6.35	13.—	9.10	5.85	—	—	—
		Tramvia	2.50	1.20	0.60	2.50	1.20	0.60	1.25	0.60	0.30	1.25	0.60	0.30	—	—	—
Bagni Montecatini	Borgo S. Donnino	Totale	30.50	20.70	13.25	28.50	19.40	12.30	15.25	10.35	6.65	14.25	9.70	6.15	—	—	—
		FF. Stato	19.75	13.80	8.95	18.35	12.85	8.25	9.90	6.90	4.50	9.20	6.45	4.15	—	—	—
		Tramvia	2.50	1.20	0.60	2.50	1.20	0.60	1.25	0.60	0.30	1.25	0.60	0.30	—	—	—
Bergamo	Treviglio-Milano-B. S. Donnino	Totale	22.25	15.—	9.55	20.85	14.05	8.85	11.15	7.50	4.80	10.45	7.05	4.45	—	—	—
		FF. Stato	14.30	10.05	6.50	13.—	9.10	5.85	7.15	5.05	3.25	6.50	4.55	2.95	—	—	—
		Tramvia	2.50	1.20	0.60	2.50	1.20	0.60	1.25	0.60	0.30	1.25	0.60	0.30	—	—	—
Bologna	Borgo S. Donnino	Totale	16.80	11.25	7.10	15.50	10.30	6.45	8.10	5.65	3.55	7.75	5.15	3.25	—	—	—
		FF. Stato	13.50	9.45	6.10	13.25	9.30	6.—	6.75	4.75	3.05	6.65	4.65	3.—	—	—	—
		Tramvia	2.50	1.20	0.60	2.50	1.20	0.60	1.25	0.60	0.30	1.25	0.60	0.30	—	—	—
Brescia	Piadena-Parma-Borgo S. Donnino	Totale	16.—	10.65	6.70	15.75	10.50	6.60	8.—	5.35	3.35	7.90	5.25	3.30	—	—	—

Dalle seguenti stazioni a Salsomaggiore o viceversa	VIA	Reparti-zione	Tariffa intera: Treni diretti o promiscui a tariffa differenziale A			Tariffa intera: Treni omnibus			Ragazzi: Treni diretti o promiscui a tariffa differenziale A			Ragazzi: Treni omnibus			Andata-ritorno		
			1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª
		FF. Stato	19.35	13.55	8.80	17.65	12.35	7.95	9.70	6.80	4.40	8.85	6.20	4.—	—	—	—
		Tramvia	2.50	1.20	0.60	2.50	1.20	0.60	1.25	0.60	0.30	1.25	0.60	0.30	—	—	—
Como S. G.	Milano - B. S. Donnino	Totale	21.85	14.75	9.40	20.15	13.55	8.55	10.95	7.40	4.70	10.10	6.80	4.30	—	—	—
		FF. Stato	9.40	6.60	4.25	8.85	6.20	4.—	4.70	3.30	2.15	4.45	3.10	2.—	—	—	—
		Tramvia	2.50	1.20	0.60	2.50	1.20	0.60	1.25	0.60	0.30	1.25	0.60	0.30	—	—	—
Cremona	Codogno - B. S. Donnino	Totale	11.90	7.80	4.85	11.35	7.40	4.60	5.95	3.90	2.45	5.70	3.70	2.30	—	—	—
		FF. Stato	30.15	20.95	13.60	28.45	19.90	12.80	15.10	10.50	6.80	14.25	9.95	6.40	—	—	—
		Tramvia	2.50	1.20	0.60	2.50	1.20	0.60	1.25	0.60	0.30	1.25	0.60	0.30		—	—
Firenze S. M. N.	Borgo S. Donnino	Totale	32.65	22.15	14.20	30.95	21.10	13.40	16.35	11.10	7.10	15.50	10.55	6.70		—	—
		FF. Stato	23.35	16.30	10.60	21.25	14.90	9.60	11.70	8.15	5.30	10.65	7.45	4.80	—	—	—
		Tramvia	2.50	1.20	0.60	2.50	1.20	0.60	1.25	0.60	0.30	1.25	0.60	0.30	—	—	—
Genova P.P.	Piacenza - B. S. Donnino	Totale	25.85	17.50	11.20	23.75	16.10	10.20	12.95	8.75	5.60	11.90	8.05	5.10	—	—	—
		FF. Stato	9.20	6.45	4.20	8.40	5.85	3.80	4.60	3.25	2.10	4.20	2.95	1.90	—	—	—
		Tramvia	2.50	1.20	0.60	2.50	1.20	0.60	1.25	0.60	0.30	1.25	0.60	0.30	—	—	—
Lodi	Borgo S. Donnino	Totale	11.70	7.65	4.80	10.90	7.05	4.40	5.85	3.85	2.40	5.45	3.55	2.20	—	—	—
		FF. Stato	13.30	9.30	6.05	12.10	8.45	5.45	6.65	4.65	3.05	6.05	4.25	2.75	19.05	13.35	8.60
		Tramvia	2.50	1.20	0.60	2.50	1.20	0.60	1.25	0.60	0.30	1.25	0.60	0.30	4.50	2.20	1.20
Milano C.	id.	Totale	15.80	10.50	6.65	14.60	9.65	6.05	7.90	5.25	3.35	7.30	4.85	3.05	23.55	15.85	9.80

Dalle seguenti stazioni a Salsomaggiore o viceversa	VIA	Repartizione	Tariffa intera						Ragazzi								
			Treni diretti o promiscui a tariffa differenziale A			Treni omnibus			Treni diretti o promiscui a tariffa differenziale A			Treni omnibus			Andata-ritorno		
			1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª
		FF. Stato	9.60	6.70	4.35	8.70	6.10	3.95	4.80	3.35	2.20	4.35	3.05	2.—	—	—	—
		Tramvia	2.50	1.20	0.60	2.50	1.20	0.60	1.25	0.60	0.30	1.25	0.60	0.30	—	—	—
Modena	Borgo S. Donnino	Totale	12.10	7.90	4.95	11.20	7.30	4.55	6.05	3.95	2.50	5.60	3.65	2.30	—	—	—
		FF. Stato	29.10	20.25	13.15	27.30	19.10	12.30	14.55	10.15	6.60	13.65	9.55	6.15	—	—	—
		Tramvia	2.50	1.20	0.60	2.50	1.20	0.60	1.25	0.60	0.30	1.25	0.60	0.30	—	—	—
Padova	Bologna - B. S. Donnino	Totale	31.60	21.45	13.75	29.80	20.30	12.90	15.80	10.75	6.90	14.90	10.15	6.45	—	—	—
		FF. Stato	2.85	2.—	1.30	2.60	1.80	1.15	1.45	1.—	0.65	1.30	0.90	0.60	4.05	2.85	1.85
		Tramvia	2.50	1.20	0.60	2.50	1.20	0.60	1.25	0.60	0.30	1.25	0.60	0.30	4.50	2.20	1.20
Parma	Borgo S. Donnino	Totale	5.35	3.20	1.90	5.10	3.—	1.75	2.70	1.60	0.95	2.55	1.50	0.90	8.55	5.05	3.05
		FF. Stato	11.80	8.25	5.35	11.15	7.80	5.05	5.90	4.15	2.70	5.60	3.90	2.55	—	—	—
		Tramvia	2.50	1.20	0.60	2.50	1.20	0.60	1.25	0.60	0.30	1.25	0.60	0.30	—	—	—
Pavia	id.	Totale	14.30	9.45	5.95	13.65	9.—	5.65	7.15	4.75	3.—	6.85	4.50	2.85	—	—	—
		FF. Stato	4.60	3.25	2.10	4.20	2.95	1.90	2.30	1.65	1.05	2.10	1.50	0.95	6.55	4.60	3.—
		Tramvia	2.50	1.20	0.60	2.50	1.20	0.60	1.25	0.60	0.30	1.25	0.60	0.30	4.50	2.20	1.20
Piacenza	id.	Totale	7.10	4.45	2.70	6.70	4.15	2.50	3.55	2.25	1.35	3.35	2.10	1.25	11.05	6.80	4.20
		FF. Stato	6.55	4.60	3.—	5.95	4.15	2.70	3.30	2.30	1.50	3.—	2.10	1.35	—	—	—
		Tramvia	2.50	1.20	0.60	2.50	1.20	0.60	1.25	0.60	0.30	1.25	0.60	0.30	—	—	—
Reggio E.	id.	Totale	9.05	5.80	3.60	8.45	5.35	3.30	4.55	2.90	1.80	4.25	2.70	1.65	—	—	—

Dalle seguenti stazioni a Salsomaggiore o viceversa	VIA	Repartizione	Tariffa intera – Treni diretti o promiscui a tariffa differenziale A 1ª	2ª	3ª	Treni omnibus 1ª	2ª	3ª	Ragazzi – Treni diretti o promiscui a tariffa differenziale A 1ª	2ª	3ª	Treni omnibus 1ª	2ª	3ª	Andata-ritorno 1ª	2ª	3ª
		FF. Stato	58.40	38.80	25.05	—	—	—	29.20	19.40	12.55	—	—	—	—	—	—
		Tramvia	2.50	1.20	0.60	—	—	—	1.25	0.60	0.30	—	—	—	—	—	—
Roma Ter.	Firenze - Bologna B.S. Donnino	Totale	60.90	40.—	25.65	—	—	—	30.45	20.—	1.85	—	—	—	—	—	—
		FF. Stato	28.—	19.50	12.65	26.—	18.20	11.70	14.—	9.75	6.35	13.—	9.10	5.85	—	—	—
		Tramvia	2.50	1.20	0.60	2.50	1.20	0.60	1.25	0.60	0.30	1.25	0.60	0.30	—	—	—
Torino P.N.	Piacenza - B. S. Donnino	Totale	80.50	20.70	13.25	28.50	19.40	12.30	15.25	10.35	6.65	14.25	9.70	6.15	—	—	—
		FF. Stato	33.25	23.10	14.95	—	—	—	16.65	11.55	7.50	—	—	—	—	—	—
		Tramvia	2.50	1.20	0.60	—	—	—	1.25	0.60	0.30	—	—	—	—	—	—
Venezia S. L.	Padova - Bologna - B. S. Donnino	Totale	35.75	24.30	15.55	—	—	—	17.90	12.15	7.80	—	—	—	—	—	—
		FF. Stato	22.55	15.80	10.25	20.55	14.40	9.25	11.30	7.90	5.15	10.30	7.20	4.65	—	—	—
		Tramvia	2.50	1.20	0.60	2.50	1.20	0.60	1.25	0.60	0.30	1.25	0.60	0.30	—	—	—
Verona P.V.	Mantova - Modena - B. S. Donnino	Totale	25.05	17.—	10.85	23.05	15.60	9.85	12.55	8.50	5.45	11.55	7.80	4.95	—	—	—
		FF. Stato	28.20	19.60	12.70	26.25	18.40	11.80	14.10	9.80	6.35	13.15	9.20	5.90	—	—	—
		Tramvia	2.50	1.20	0.60	2.50	1.20	0.60	1.25	0.60	0.30	1.25	0.60	0.30	—	—	—
Vicenza	Id.	Totale	30.70	20.80	13.30	28.75	19.60	12.40	15.35	10.40	6.65	14.40	9.80	6.20	—	—	—

Tasse da riscuotersi per il trasporto dei bagagli e cani in servizio cumulativo con la Tramvia Borgo San Donnino-Salsomaggiore

Dal transito di Borgo San Donnino a	BAGAGLI PREZZO PER CHILOGRAMMI										Prezzo per tonnellata divisibile di 10 in 10 Kg. (1).	Cani — Prezzi per capo (2)	Bicicli — Prezzi per macchina (2)
	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Salsomaggiore. .	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.75	0.85	1.—	1.10	1.20	12.—	0.40	0.40

(1) Tassa minima per ogni spedizione L. 0.70.
(2) Tassa minima per ogni spedizione L. 0.40.

Circolare N. 19v (Servizio VII).

Premi temporanei per la buona utilizzazione del materiale da merci.

Allo scopo di conseguire una più intensa utilizzazione ed una più rapida circolazione del materiale da merci e renderne così meno sentita la deficienza in questo periodo d'intenso traffico, a datare dal giorno 12 ottobre verranno concessi a favore del personale i premi temporanei seguenti:

a) Le stazioni indicate nell'unito prospetto allegato 1, le quali, nel periodo di una settimana, cioè dalle ore 0 del lunedì alle ore 24 della domenica, faranno partite un quantitativo di carri carichi o vuoti uguale a quello dei carri arrivati nello stesso periodo di tempo, riceveranno un premio di L. 0,01 per ogni carro partito.

Per ogni carro fatto partire in più di quelli arrivati, il premio sarà di L. 0,50.

Si intende che gli arrivi e le partenze dei carri da premiarsi devono aver luogo coi treni portati dall'orario.

La concessione di questo premio è subordinata alla condizione che la stazione che vi concorre non limiti il ricevimento dei carri che vi sono diretti, e che componga regolarmente i treni coi quali li fa partire.

I carri scaricati e ricaricati sui binari di raccordo, debbono considerarsi come se scaricati e ricaricati sui binari di stazione.

b) Per ogni carro arrivato in qualsiasi stazione della Rete carico con trasporti a P. V., e ripartito vuoto o carico a G. V. od a P. V. A. entro 24 ore da quella di arrivo, ovvero arrivato carico con trasporti a P. V. e ripartito carico a P. V. entro 36

ore da quella di arrivo, si concede un premio di L. 0,60, purchè le operazioni di scarico e di ricarico abbiano avuto luogo effettivamente.

Per le stazioni nelle quali venissero applicate le restrizioni di cui all'articolo 117 comma o) delle Tariffe e Condizioni, i limiti di tempo stabiliti per concorrere al premio, verranno ridotti rispettivamente da ore 24 ad ore 18, da ore 36 ad ore 30.

Le soste del carro dovranno essere stabilite in base alle ore di partenza e di arrivo dei treni, prescritte dall'orario.

Restano esclusi da questo premio:

i carri di proprietà privata;

i carri specializzati per determinati trasporti, come sabbia, barbabietole, zolfo, asfalto, pietre, acqua, ecc.;

i carri scaricati e caricati agli scali marittimi di Genova, Venezia, Savona, Livorno, Ancona, Spezia, Napoli, Torre Annunziata, Civitavecchia (pei soli carri scaricati e caricati al porto), Brindisi.

Debbono invece considerarsi come scaricati e caricati sui binari di stazione i carri scaricati e ricaricati sui binari di raccordo.

Le stazioni indicate nell'allegato I ammesse a concorrere al premio sub a) compileranno un prospetto conforme al modello allegato II, indicandovi per ogni giorno e per ogni treno il quantitativo dei carri carichi o vuoti, arrivati e partiti, onde stabilire in fine di ciascuna settimana il quantitativo di quelli da premiarsi.

Il quantitativo dei carri che risulterà sui prospetti (allegato II) dovrà corrispondere esattamente con quello dei fogli veicoli.

Le stazioni che concorrono al premio sub b) compileranno un prospetto conforme al modello allegato III, indicandovi giornalmente e per ogni carro premiando i dati richiesti dal prospetto stesso, riepilogando per ogni settimana l'importo del premio da corrispondersi al personale che vi compartecipa.

In base alle risultanze dei prospetti (allegati II e III) il Capo stazione titolare effettuerà la liquidazione e la ripartizione del premio al personale, attenendosi nello stabilire le quote parti a quanto è tassativamente prescritto dall'Ordine di Servizio 33-1906.

Al premio sub a) potrà concorrere, però, soltanto il personale dirigente del Movimento, quello addetto all'Ufficio del ma-

teriale e quello di manovra (capi manovra, capi squadra manovratori e manovali manovratori).

L'importo dei premi sarà pagato coi fondi della stazione ogni martedì della settimana seguente a quella cui si riferiscono i premi stessi.

A tal uopo verrà compilato nei modi d'uso il mod. B. 94 che sarà versato come denaro alla Cassa con la seguente motivazione: « Premio temporaneo per l'utilizzazione del materiale. Circolare N. ».

Copia del mod. B. 94 dovrà essere trasmessa alla Delegazione Circolazione Veicoli ed alla Sezione Movimento o Divisione senza Sezioni, da cui la stazione dipende, unitamente ai prospetti allegati II e III riferibili al premio liquidato.

In questo modulo dovranno figurare le generalità dei premiati e la relativa quota di premio.

I Capi stazione dovranno indicare giornalmente in apposito cartellino, da affiggersi in un locale accessibile a tutto il personale, il quantitativo dei carri arrivati e partiti in ciascun giorno della settimana per le stazioni che concorrono al premio sub *a*), ed il quantitativo dei carri premiati ed il relativo importo per quanto riguarda il premio sub b).

Il Capo stazione titolare risponderà in proprio di qualsiasi abuso che potesse avverarsi nell'applicazione di questi premi e nella ripartizione del loro ammontare.

Le Divisioni e Sezioni del Movimento e Traffico faranno rigorosamente sorvegliare a mezzo degli Ispettori di Riparto e dei Controllori del Materiale e del Traffico perchè le disposizioni contenute nella presente Circolare siano osservate regolarmente.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

SENTENZE

Danaro dello Stato - Inefficacia del pignoramento.

Tutti i beni che appartengono alla Amministrazione delle Ferrovie dello Stato debbono essere considerati come ogni altra attività di spettanza dello Stato. Conseguentemente anche il denaro esistente nelle sue Casse non è soggetto ad esecuzione forzata ed è nullo ed inefficace il pignoramento del medesimo.

PRET. COSENZA - 2 Agosto 1911. - Ferrovie Stato c. Passalacqua.

Ritenuto in fatto che con citazione del 6 Febbraio 1911 l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato premesso che i Sig. Francesco Passalacqua fu Francesco e Francesco Passalacqua di Giuseppe residenti per elezione in Cosenza, in data 5 gennaio 1911, in base ad un credito per spese giudiziali in L. 352,16 tassate con ordinanza del Consiglio all'uopo incaricato della Córte di Appello di Catanzaro dell'8 novembre 1910, facevano eseguire a ministero dell'ufficiale giudiziario Enrico De Marco di questo Tribunale presso la stazione di Cosenza, pignoramento della somma complessiva di L. 389,70 ivi comprese le spese successive alla ordinanza di liquidazione anzitutto e quelle del procedimento esecutivo, quale somma tolta dalla Cassa della Stazione medesima, veniva messa dall'ufficiale giudiziario procedente a disposizione della giustizia.

Si rilevava che il pignoramento così eseguito era illegale e quindi nullo poichè caduto sopra somme destinate al pubblico servizio ed indispensabili al medesimo.

Chiedeva per tanto che fosse dichiarato nullo il pignoramento di che trattasi ed ordinarsi al depositario della somma pignorata di rimetterla in piena disponibilità della Amministrazione con la condanna dei Passalacqua in solido ai danni e spese.

Attesochè indubbiamente il pignoramento di che trattasi cadde su somma esistente in una Cassa dello Stato, nella Cassa della Stazione ferroviaria di Cosenza, cadde su somma destinata ad un pubblico servizio qual'è quello ferroviario dei trasporti delle cose e delle persone, poichè per gli articoli 27 p. p. 28 legge 7 luglio 1907 N. 429 riguardante l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle Ferrovie è applicabile all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato la legge sulla contabilità generale dello Stato ed il pagamento dei ruoli, dei mandati e dei buoni sarà fatto ove occorra dalla Cassa della Stazione secondo i modi e le garenzie che saranno prescritte in apposito Regolamento. Occorre pertanto risolvere la quistione se dette somme destinate a tale pubblico esercizio potevano essere riguardate da un privato.

Analoga quistione - che mette capo a quelle su limiti del potere giudiziario con quello amministrativo, o quello se e fino a qual punto possa il potere giudiziario modificare gli atti del potere esecutivo - è stato fatto a proposito degli atti esecutivi sui beni appartenenti al Comune, alla Provincia, allo Stato, ed è noto che nella Dottrina della Giurisprudenza si contendono il campo tre diverse opinioni.

Sostengono alcuni che tali beni essendo la garenzia comune delle ragioni creditorie sono passibili di atti esecutivi, a norma degli articoli 436-1948 - 1949-C. C. 588 c. p. c. altri invece negano in tutti i modi ai privati la facoltà di potere agire su tali beni, ed infine per una terza teoria gli atti esecutivi sarebbero permessi soltanto sui beni patrimoniali ed esclusi da quelli demaniali, di uso pubblico.

Nel caso in esame per ritenere impignorabili le somme depositate nella Cassa della Stazione il giudicante osserva che per le disposizioni di cui negli articoli 27, 27 Legge 7 Luglio 1907 N. 429 riguardante le Ferrovie dello Stato le somme suddette sebbene in linea suppletiva, sono vincolate al pagamento dei ruoli, dei mandati e dei buoni e che se fosse lecito al privato di pignorare tali somme, di distrarle per altro uso, l'interesse collettivo ne soffrirebbe, poichè verrebbe ad essere turbato il regolare andamento del servizio stesso.

Tale norma di diritto pubblico non può essere pertanto abrogata da esigenze di diritto privato, non può trovare ostacolo nelle

sue applicazioni del principio di diritto privato, che, cioè, i beni del debitore sono la garenzia comune dei creditori (art. 436, 1948 - 1949 C. C. 583 c. p. c.) sia per le ragioni di cui sopra, sia perchè lo Stato paga i propri debiti, fa fronte ai propri impegni mercè mandati emessi da appositi organi, e soggetti al controllo della Corte dei Conti.

Ed in caso di rifiuto è dato al privato di ricorrere in via gerarchica per ottenere la soddisfazione dei propri diritti.

A ciò si aggiunge che le somme suddette vincolate al bilancio della Amministrazione Ferroviaria non potrebbero essere assegnate in pagamento dell'autorità giudiziaria senza violare i principi fondamentali del contenzioso amministrativo contenuti negli articoli 4 e 5 Legge sul Contenzioso Amministrativo 20 Marzo 1865 Allegato E, per i quali l'autorità giudiziaria, non può modificare gli atti del potere esecutivo fatti conformi alle leggi, ma si deve limitare a conoscere degli effetti dell'atto stesso in relazione all'oggetto dedotto in giudizio. (Veggasi in tali sensi per la Dottrina il Mortara sul Commentario del Codice e delle Leggi di procedura civile V. I, N. 161 e seg. e per la giurisprudenza sentenza del tribunale di Napoli del 30 Marzo 1910 Amministrazione delle Poste e Di Tullio, a proposito di un pignoramento eseguito sui francobolli in un ufficio postale, inserita nella giurisprudenza italiana del 1910 I-II pagina 401).

Si obbietta degli opposti che il pignoramento non possa annullarsi poichè il Capo-stazione pagò volontariamente le somme ai creditori mettendole a disposizione dell'ufficiale giudiziario.

Ma è facile rispondere che ciò non equivale a pagamento volontario, poichè è con l'esecuzione forzata che le somme vennero a disposizione dei creditori.

Non vale nemmeno osservare in contrario che il pignoramento non possa annullarsi, perchè l'ufficiale giudiziario assegnò le somme in pagamento anzichè depositarle a norma di legge.

Il compito dell'assegnazione è affidato all'autorità giudiziaria: se l'ufficiale giudiziario si arrogò tale facoltà, può essere incorso in una responsabilità; ma ciò non può costituire un pagamento volontario.

Che annullandosi il pignoramento i creditori pignoranti rispondere debbono, delle spese giudiziarie e compenso.

Per questi motivi,, il Pretore ordina al depositario della somma pignorata di rimetterla in piena disponibilità dell'Amministrazione ferroviaria Istante. Dichiara i suddetti Passalacqua tenuti validamente ai danni, etc.

Beni di spettanza dello Stato - Nullità del pignoramento.

Tutti i beni che appartengono alla Amministrazione delle Ferrovie dello Stato debbono essere definiti alla stregua di ogni altra attività di spettanza dello Stato.

Conseguentemente anche il denaro esistente nelle sue Casse non è soggetto ad esecuzione forzata d è nullo il pignoramnto di esso.

TRIB. NAPOLI - GIANNATTASIO Presid. ed Estens. FERROVIE DELLO STATO c. TUCCI Luigia Vedova CORSI.

In virtù di sentenza della Corte di Appello di Napoli del 7-9 settembre 1910 Giovanni Corsi, creditore delle Ferrovie dello Stato, previo precetto, procedeva a pignoramento fino all'ammontare del suo credito nella Cassa principale della stazione ferroviaria di Napoli e non ostante le proteste dell'Amministrazione, assicurava la somma di L. 3500. Questa era dall'Uffiziale procedente affidata al cassiere rendendolo così custode giudiziario.

Di tale esecuzione, compiuta a 25 novembre del decorso anno, nel dì seguente l'Amministrazione delle Ferrovie chiedeva la dichiarazione di nullità, citando all'uopo il creditore procedente innanzi questa giustizia.

Insisteva inoltre per la sospensione di ogni ulteriore atto esecutivo e per la condanna del convenuto alle spese del giudizio. A fondamento della domanda poneva il principio che la proprietà dello Stato sfugga alle norme del Codice di Procedura Civile in tema di esecuzione, ed è unicamente soggetto alle leggi speciali di diritto pubblico, le quali ne disciplinano gli scopi e la disponibilità nell'interesse generale dei consociati, sottraendola all'azione dei privati.

A 9 febbraio 1911 moriva in Napoli Giovanni Corsi e l'istanza di lui è stata riassunta dalla vedova Luigia TUCCI in nome proprio e quale rappresentante il figliuolo minore Salvatore e dall'altro figliuolo maggiorenne Gennaro Corsi.

Le parti comparse in giudizio hanno conchiuso come sopra.

DIRITTO.

Attesochè l'istanza va riassunta in persona degli eredi del defunto CORSI.

Attesochè ben si appone l'Amministrazione ferroviaria nello assumere che la definizione della lite, si compendia in quest'unica questione di diritto: se il danaro esistente nella Cassa di essa amministrazione dello Stato sia ad esecuzione forzata da parte di un privato creditore. Nè possano seguirsi i convenuti nel tentativo di spostare la controversia, affermando che quella contro cui si è agito sia vera e propria amministrazione autonoma, la quale esercita il servizio dei trasporti soggiacendo a tutte quelle norme di diritto comune cui soggiacquero le compagnie alle quali è successa; e non potendo le entrate ferroviarie portare scolpito il carattere d'imposta. È vano negare che quella della ferrovia sia un'Amministrazione dello Stato, come è inutile venire indagando se le entrate che costituiscono la fonte del suo esercizio abbiano insito il carattere d'imposta, giacchè, come si dirà seguitando, non è un tal carattere esclusivamente la ragione della impegnorabilità.

La costituzione di organi speciali di amministrazione, di speciale bilancio e speciali controlli, non toglie che le Ferrovie sieno venute a far parte integrante dell'organismo politico-amministrativo dello Stato, e che quindi tutti i beni che a quelle appartengono, debbono essere definiti alla stregua di ogni altra attività di spettanza dello Stato medesimo. La legge 7 luglio 1907 Num. 429 ha per obbietto l'esercizio diretto che si esplica sotto l'alta direzione e responsabilità del Ministro dei Lavori Pubblici secondo esplicitamente dettano gli art. 1 e 3 di detta legge.

Nè si dica che si è in presenza dello stesso pubblico servizio, che già fu esercitato dalla Società, e che quindi perdurino inalterati tutti i diritti ed il modo di esplicarli che potevano opporsi alle com-

pagnie. Non è possibile contestare l'influenza prodotta dal mutamento del titolare dell'esercizio specie rispetto le sue finalità. Nelle compagnie il servizio pubblico è mezzo, il lucro è fine; nell'esercizio diretto dello Stato invece può essere mezzo il lucro, ma il fine è l'interesse generale.

Orbene, comunque si svolga l'esercizio di Stato è la destinazione in rapporto al titolare che secondo il sistema del nostro diritto positivo, produce o meno l'alienabilità. E se è così, è vano il venir ricordando l'identità del servizio pubblico affidato all'amministrazione autonoma, giacchè l'impignorabilità non deriva dall'oggetto sottoposto all'esecuzione, ma ad un fatto soggettivo, cioè l'impronta ad esso data dal titolare per la quale la proprietà si trasforma da privata in pubblica.

Attesochè ricondotta così nei suoi veri confini la lite, la soluzione non può essere nella specia che quella che già un'altra sentenza ebbe a dar questo Collegio, anche senza giungere alle estreme conseguenze dottrinali, in tal pronunziato proclamate. La distinzione sancita nel nostro codice civile all'art. 406 della proprietà in pubblica e privata non è nè può ritenersi una vuota formula accademica.

Alla prima si riferisce tutto un sistema di norme di diritto pubblico, che circoscrive la disponibilità dei beni, anche definiti patrimoniali ed agevola la destinazione loro al pubblico uso. Ed allorchè tale destinazione per legge o per atto della pubblica amministrazione sia eseguita, essa rimane inattaccabile dinanzi ai poteri giurisdizionali, non potendo arrivarsi con la esecuzione a sottrarre ad una speciale finalità, quanto dall'atto amministrativo legittimamente era stato seguito, senza che necessariamente ed implicitamente restasse corretto l'atto medesimo, con aperta violenza dello art. 4 della legge 20 marzo 1865 allegato E. E la destinazione importa modo di erogazione a disposizione della autorità amministrativa, a discrezione della quale sono lasciati i pagamenti da eseguirsi in conformità dei principi di contabilità. Sarebbe un ripetere quanto l'elaborazione dottrinale è venuta svolgendo, il richiamare tutte le disposizioni di legge per le quali si spiega come un diverso trattamento sia giustificato verso la proprietà privata e la pubblica, e come dall'ineluttabile conseguenza siasi pervenuto alla insequestrabilità sui beni destinati all'espletamento di un servizio pubblico. Ed

è vano il richiamo agli art. 585 e seguenti del cod. di proc. civ. il quale non eccettua i beni patrimoniali dello Stato dall'esecuzione.

Tale articolo contempla la proprietà privata, giacchè, secondo nella precedente sentenza fu rilevato, risulta dai lavori della Commissione ordinatrice del cod. di proc. civ. come le disposizioni degli articoli 585 e 586 riflettano le cose appartenenti ai privati, non quelle destinate al pubblico servizio. E se di queste ultime, la procedura civile non si occupa, come sotto il dominio del diritto pubblico interno, è ai principii del medesimo che deve attingere la possibilità o meno della esecuzione. Attesochè, ciò posto, è innegabile che per virtù di legge gli interessi delle ferrovie sono messi a disposizione degli organi amministrativi e non è lecito al privato distrarli a proprio vantaggio senza correggere e limitare la disponibilità lasciata a quelli.

La destinazione si evince precisamente dal chiaro disposto degli art. 3 e 16 della citata legge 7 luglio 1907, nel primo dei quali è detto che l'Amministrazione autonoma delle Ferrovie dello Stato nello svolgimento delle sue funzioni impegna il bilancio dell'azienda e nell'altro soggiunge che alle spese essa provvede col prelevamento dei prodotti. Le Ferrovie dello Stato sono inoltre dalla legge speciale considerate come unica « universitas jurium » della quale i singoli elementi che la compongono, i singoli beni e le singole attività vanno ad integrare quella cui il citato art. 3 nomina azienda ferroviaria.

E tale azienda al cui funzionamento sono destinati del pari così il materiale come i prodotti in tutta la complessità dei suoi fattori, finchè la destinazione duri, non può scindersi in guisa che alcuna parte perda quella caratteristica di demanialità che col tutto è impresa, per assimigliarsi ad una e semplice proprietà privata. Epperò anche sotto questo speciale profilo l'esecuzione va posta sul nulla.

Attesochè le ragioni morali che dai convenuti si deducono possono valere soltanto a compensare in parte le spese del giudizio.

P. Q. M. Annulla il pignoramento etc.

Errata-corrige

—

Ordine di Servizio N. 302-1911. (Boll. N. 39-1911). — La prima pagina dell'allegato che indica i « prezzi pel trasporto dei viaggiatori, bagagli e cani », deve essere sostituita da quella che si unisce al presente Bollettino ».

Ordine di Servizio N. 132-1911. (Boll. 19-1911). — Sotto il titolo, invece di « Vedi Ordine di Servizio N. 10-1911 », leggasi « Vedi Ordine di Servizio N. 101-1911 ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

Anno IV - 1911

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . *L.* **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » **8.00**

Gli abbonamenti decorrono dal 1° gennaio di ogni anno

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio degli agenti abbonati: pertanto si prega di comunicare al Servizio I (ufficio bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi provenienti dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO IV - N. 42.

19 OTTOBRE 1911.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, ottobre 1911 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

R. D. *del 28 settembre* 1911, *col quale è confermato membro del Consiglio d'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato il signor Comm. ing. Gino Della Rocca* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, per l'ordinamento dello esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private;

Visto il Nostro Decreto 12 settembre 1907, con cui si nominavano i membri del Consiglio di Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Ritenuto che col 12 settembre 1911 è venuto a scadere dal mandato per compiuto quadriennio il consigliere [illegible] comm. ing. Gino Della Rocca, ispettore superiore delle ferrovie dello Stato;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

È confermato membro del Consiglio di Amministrazione delle ferrovie dello Stato, con effetto dal 12 settembre 1911, il sig. comm. ing. Gino Della Rocca, ispettore superiore delle ferrovie dello Stato.

Il Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici, è incaricato della esecuzione del presente Decreto.

Dato a Racconigi, addì 28 settembre 1911.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — SACCHI.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* N. 242, del 17 ottobre 1911.

Ordine di Servizio N. 319. (SERVIZIO VIII).

Trasporti di vino in destinazione della Svizzera.

In relazione a tassative disposizioni doganali del Governo svizzero, è necessario, per evitare contestazioni e giacenze al confine, che sulle Dichiarazioni per le Dogane delle spedizioni di vino in destinazione della Svizzera, la merce sia indicata per « *vino naturale* » e non con le vôci « *vino comune o di lusso* », stabilite dalle tariffe ferroviarie.

Sulle lettere di vettura o lettere di porte l'indicazione *vino naturale* deve esporsi, fra parentesi, in aggiunta a quella voluta dalle tariffe ferroviarie, agli effetti dell'applicazione delle tasse di porto.

Si invitano pertanto le stazioni interessate a partecipare tale prescrizione ai mittenti dei trasporti in parola, affinchè abbiano ad uniformarvisi, nel loro esclusivo interesse, a scanso di inconvenienti e danni, dei quali l'Amministrazione ferroviaria, in base agli articoli 10 della Convenzione internazionale di Berna e 8 delle Tariffe interne non potrebbe che declinare qualsiasi responsabilità.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 320. (SERVIZIO VIII).

Servizio italo-svizzero.

Nelle Prescrizioni generali per la applicazione delle Tariffe (Prescrizioni speciali per il percorso svizzero) della tariffa diretta italo-svizzera sono da annullarsi e sostituirsi come segue i due ultimi alinea del N. 1 del paragrafo 4 alle pagine 40 e 41 della

Parte I-*b* e la nuova disposizione è da considerarsi in vigore fin dal 20 settembre u. s.:

« Le spedizioni si tassano in base alle classi senza condizione « di peso, sempre quando non risultino più convenienti « i prezzi stabiliti pel minimo di 5 tonnellate, aumentati, « se del caso, delle tasse per le operazioni di carico o di scarico, « di cui al paragrafo 8 (lire 0.05 per ogni 100 kg.) per le merci « soggette alle tariffe speciali I, II e III, ed eventualmente della « sopratassa del 10 % per le merci da trasportarsi in carri aperti « (paragrafo 10) e trasportate invece in carri chiusi, eccetto che « il mittente abbia fatto sulla lettera di vettura formale richiesta « del vagone.

« Le tasse di carico e scarico vengono, se del caso, esposte « dalle stazioni svizzere, separatamente da quelle di porto, sui « documenti accompagnanti la spedizione ».

Distribuito agli agenti delle classi 1 ,2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 321 (Servizio VIII).

Concessione speciale B - Trasporto dei detenuti.

In seguito ad accordi presi col Ministero dell'Interno, si è convenuto che gli agenti in servizio di pubblica sicurezza che scortano detenuti viaggianti a spese dello Stato in base alla Concessione speciale B, siano esonerati dall'obbligo, attualmente prescritto dall'art. 4 dell'indicata Concessione speciale, di esibire al personale ferroviario l'ordine di traduzione dei detenuti medesimi, ritenendosi sufficienti, per la regolarità di tali trasporti a tariffa ridotta, i documenti consegnati alla stazione di partenza.

Analoga annotazione dovrà farsi a pag. 24 del volume « Concessioni speciali » (edizione 1909), in attesa che, con apposita appendice, sia modificato il testo del suddetto art. 4.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 322 (Servizi VII e VIII).

Trasporto a vuoto dei carri di proprietà privata.

(Vedi Ordine di Servizio N. 83-1908).

A sensi dell'articolo 10 del Regolamento pubblicato con l'Ordine di Servizio N. 83-1908, la gratuità del trasporto a vuoto dei carri di proprietà privata, è ammessa esclusivamente alla condizione che il trasporto stesso si effettui a piccola velocità.

Avviene però:

che alcune stazioni di deposito dei carri in parola, essendo ammesse solamente alla G. V. ed alla P. V. A., non possono nè spedire carri a vuoto per prendere carico, nè ricevere carri vuoti di ritorno, con carteggio a Piccola Velocità;

che altre stazioni della rete, pure ammesse soltanto alla G. V. e P. V. A., non possono ricevere vuoti i carri privati spediti a prender carico con carteggio a Piccola Velocità, oppure non possono restituire vuoti alle stazioni di deposito con carteggio a Piccola Velocità i carri ricevuti a pieno, e neppure spedirli a riprendere carico.

Ad ovviare a tali inconvenienti, che nei casi accennati escluderebbero i trasporti a vuoto dal beneficio della gratuità concessa dal Regolamento, inquantochè sarebbe necessario di scortare i trasporti stessi con carteggi a Grande Velocità, si dispone quanto in appresso:

1.° Le stazioni ammesse soltanto alla G. V. ed alla P. V. A. accetteranno le spedizioni a vuoto a Piccola Velocità dei carri privati, presentate con documenti della P. V., inscrivendole nei registri della Grande Velocità con numerazione progressiva di detta gestione.

Per le spedizioni, di cui trattasi, le stazioni stesse dovranno però compilare separato riassunto mod I-415, da trasmettersi ugualmente al Controllo Prodotti di Firenze con la contabilità normale.

Conformemente si regoleranno per i consimili trasporti in arrivo, i quali sono da scritturarsi sul registro mod. I-405, compi-

lando separato riassunto mod. I-424 da trasmettersi pure con la contabilità normale al citato Controllo.

Sui predetti speciali riassunti mod. I-415 ed I-424 dovrà essere praticata in testa allo stampato la seguente annotazione: « *Trasporti a vuoto a P. V. di carri privati* ».

Detti riassunti saranno poi a cura del Controllo Prodotti di Firenze trasmessi a quello di Torino per le operazioni di sua competenza, previa verifica della regolare progressione numerica dei trasporti a partenza.

2.° Le stazioni della rete accetteranno le spedizioni a vuoto a Piccola Velocità dei carri privati anche per località autorizzate soltanto alla G. V. e alla P. V. A.

L'inoltro dei carri privati vuoti da e per stazioni non abilitate alla P. V., si effettuerà conformemente alle disposizioni speciali che, con riferimento al presente Ordine di Servizio, saranno diramate dalle competenti Divisioni di Movimento, che le comunicheranno al Servizio VII.

Nulla è innovato nei riguardi della circolazione a carico dei carri privati.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 323. (Servizio VIII).

Trasporti di generi di privativa.

(Vedi Ordini di Servizio N. 135-1910, 118, 123 e 185-1911.

A completamento di quanto è stabilito nell'Ordine di Servizio N. 118-1911, in riguardo dell'aumento del diritto fisso per i trasporti effettuati tanto sotto il regime della Concessione B, quanto in base alla Convenzione 9 febbraio 1910, si partecipa che quando il carico o lo scarico dei generi di privativa non viene effettuato dalla ferrovia, perchè le dette operazioni sono per disposizione di tariffa, *obbligatorie* alle parti, l'abbuono deve essere di L. 0.4892 per tonnellata e per ogni operazione, e, di conseguenza,

è sempre dovuta la quota di L. 0,0516, differenza fra il nuovo diritto fisso (L. 0,5408) ed il detto abbuono (L. 0,4892).

Rimane fermo, per altro, che, per i trasporti di sale di almeno tre tonnellate eseguiti sotto il regime della Convenzione suddetta (punto 6° dell'Ordine di Servizio N. 135-1910) da o per località dove le suindicate operazioni non sono obbligatorie per le parti, si dovrà continuare ad applicare per ogni operazione di carico o di scarico, effettuata dall'Amministrazione delle Privative, l'abbuono di L. 0,25 a tonnellata.

A chiarimento poi delle disposizioni di cui l'Ordine di Servizio N. 135-1910 si fa presente quanto appresso:

1.° *Tassa di bollo.* Non deve essere applicata, perchè questi trasporti al pari di quelli effettuati dagli uffici e magazzini di deposito interessati per conto diretto dell'Amministrazione delle Privative, devono andare esenti in armonia al disposto del punto 18, Capo VI, Disposizioni complementari alla Concessione speciale B.

2.° *Spedizioni in servizio cumulativo colle Amministrazioni di ferrovie secondarie concesse all'Industria privata e di Laghi.* Si conferma che, per il percorso sulle linee di dette Amministrazioni, continueranno ad essere computati i prezzi della Concessione speciale B, e, quando questi non siano ammessi, quelli per i trasporti ordinari.

3.° *Tasse speciali per la traversata dello Stretto di Messina* (punto 5.°). La tassa di trasbordo deve essere applicata nella misura di L. 0,50 o di L. 2 per tonnellata a seconda che trattasi di spedizioni in piccole partite od a vagone completo. In quest'ultimo caso il peso minimo di tre tonnellate, previsto dal punto 6.° deve considerarsi accordato anche ai trasporti dei tabacchi e delle altre cose del Monopolio dei tabacchi.

4.° *E. C.* L'art. 4 citato nell'annotazione 2.ª del punto 2, Nota di spedizione o lettera di porto, va rettificato in Art. 3°.

5.° Le disposizioni contenute nell'Art. 43 (pag. 97) delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci » sono sostituite dalle seguenti:

« Pei trasporti di generi di privativa in conto corrente val- « gono le norme contenute nell'Ordine di Servizio N. 135-1910 ».

« Per le registrazioni e scritturazioni dei trasporti anzidetti

« si devono, per altro, osservare le prescrizioni dei trasporti ordi-
« nari secondo la competenza dei singoli Controlli ».

Resta con ciò abrogato l'Ordine di servizio N. 289-1909.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 324. (Servizi VII e VIII).

Abilitazione del " Raccordo Ostiense " al servizio di carico e scarico delle merci a Piccola velocità a vagone completo.

In prossimità della fermata Ostiense, di cui l'Ordine di Servizio N. 119-1911, si trovano alcuni binari raccordati alla stazione di Roma Trastevere, che possono essere utilizzati, in via di concessione, per lo scarico e per il carico di merci a P. V. ed a vagone completo, in arrivo e partenza dalla stazione di Roma Trastevere.

Le concessioni di cui trattasi sono ammesse soltanto previo rilascio di un atto d'obbligo, conforme l'allegato *A*, da parte delle Ditte destinatarie o mittenti dei trasporti rispetto alla stazione di Roma Trastevere.

Nel caso in cui, per esigenze di servizio, non fosse possibile eseguire lo scarico al raccordo Ostiense, come è previsto all'art. 4 di detto atto, la stazione di Roma Trastevere dovrà praticare sulle lettere di porto l'annotazione: « SCARICO ALLO SCALO PUBBLICO PER ESIGENZE DI SERVIZIO ».

La tassa di L. 5, per carro, di cui all'art. 6 del ripetuto Atto, sarà esposta sui documenti di trasporto come « TASSA DI ESERCIZIO - RACCORDO OSTIENSE » e contabilizzata sui riassunti spedizioni e arrivi fra gli introiti diversi a rimborso di spesa, di cui alla categoria *c*) del punto 21 delle Norme per il servizio contabile delle Gestioni merci (edizione 1.° luglio 1909).

Le Ditte che finora hanno rilasciato l'atto d'obbligo in parola ed alle quali può quindi essere consentito il carico e lo scarico di

trasporti nel raccordo Ostiense, alle indicate condizioni, sono le seguenti:

1. PETRONI Spiridione.
2. CERIBELLI Ing. Francesco.
3. CHIERICHETTI & TORRIANI.
4. PITIGLIANI Giuseppe.
5. RODRIGUEZ Fidele.
6. GAY Ferruccio.
7. SANTARELLI Amedeo.
8. SERAFINI Luigi.
9. PERSIA, PASCARELLI & C.°
10. EUTIZI Cesare.
11. TURCO Ettore.
12. MARAZZINA, BADAGNINI & C.°
13. PETRINI & LAPI.
14. CALABRESI Fratelli.
15. SOCIETÀ AGRICOLA TRE FONTANE.
16. SOCIETÀ CEMENTO ARMATO E RETINATO GABELLINI.
17. CONSORZIO VINICOLO NAZIONALE.
18. MERCATALI Enrico.
19. SOCIETÀ ROMANA PER IL FORMAGGIO PECORINO.
20. PAVESI Vittorio.
21. POMPILI Benedetto.
22. SOCIETÀ FERROBETON.
23. ANGIOLINI Ugo & C°.

Ordine di Servizio N. 325. (SERVIZIO VII).

Limitazione del servizio a Piccola velocità ordinaria nelle stazioni di Torino Porta Nuova e Torino Porta Susa.

A datare dal 20 ottobre 1911, le stazioni di Torino P. Nuova e di Torino P. Susa vengono escluse dal ricevimento in arrivo dei trasporti a Piccola Velocità Ordinaria, a carro completo, delle merci ascritte alla Categoria XXI delle Tariffe, (marmi, pietre ed altri materiali da costruzione), e di quelle ascritte alle classi 5.ª e 6.ª della Categoria XVIII (legnami greggi e lavorati).

Fanno eccezione a tale esclusione:

a) i trasporti delle preindicate merci indirizzate ai seguenti concessionari di binari di raccordo;

alla stazione di Torino P. N.: Ing. PORCHEDDU, UNIONE MILITARE, Società « IL VETRO », G. B. PIGNONE, Società Cooperativa Ferroviaria, Alleanza Cooperativa Torinese, Eredi FERRATO, G. AMBROSETTI;

alla stazione di Torino P. S.: OFFICINE (già Fratelli DIATTO), REGIO ARSENALE DI COSTRUZIONI, POLIGONO GENIO FERROVIERI, Società Torinese dei TRAMWAYS E FERROVIE ECONOMICHE, DOCKS MUNICIPALI;

b) i trasporti di merci delle Categorie XXI e XVIII eseguiti sotto il regime dell'Art. 125 delle Tariffe, destinati a proseguire per destinazioni (Pinerolo esclusa) delle linee tramviarie di Torino-Orbassano-Cumiana, Orbassano-Giaveno e Orbassano-Pinerolo della Società Torinese dei TRAMWAYS E FERROVIE ECONOMICHE;

c) i trasporti di calci, cementi e gessi in destinazione di Torino P. S., senza distinzione di destinatario.

In conseguenza di ciò, nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1.° luglio 1908) » a pagina 98, nella colonna 10.ª, di fronte ai nomi delle stazioni di Torino Porta Nuova e Torino Porta Susa, si dovrà esporre il richiamo (12) riportando in calce alla pagina stessa quanto segue:

« (12). Esclusi i trasporti in arrivo a carro completo delle merci ascritte alla Categoria XXI delle Tariffe (marmi, pietre ed altri materiali da costruzione), e di quelle ascritte alle classi 5.ª e 6.ª della Categoria XVIII (legnami greggi e lavorati) ».

Fanno eccezione a tale esclusione:

a) i trasporti delle preindicate merci indirizzate ai concessionari di binari di raccordo:

alla stazione di Torino P. N.: Ing. PORCHEDDU, UNIONE MILITARE, Società « IL VETRO », G. B. PIGNONE, Società COOPERATIVA FERROVIARIA, ALLEANZA COOPERATIVA TORINESE, Eredi FERRATO, G. AMBROSETTI;

alla stazione di Torino P. S.: OFFICINE (già Fratelli DIATTO), REGIO ARSENALE DI COSTRUZIONI, POLIGONO GENIO FERROVIERI, Società Torinese TRAMWAYS E FERROVIE ECONOMICHE, DOCKS MUNICIPALI;

b) i trasporti di merci delle Categorie XXI e XVIII eseguiti sotto il regime dell'Art. 125 delle Tariffe, destinati a proseguire per destinazioni (Pinerolo esclusa) delle linee tramviarie di Torino-Orbassano-Cumiana, Orbassano-Giaveno e Orbassano-Pinerolo della Società Torinese dei TRAMWAYS E FERROVIE ECONOMICHE;

c) i trasporti di calci, cementi e gessi in destinazione di Torino Porta Susa, senza distinzione di destinatario.

Le disposizioni di cui sopra sono applicabili solo ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano, nulla venendo modificato, fino a nuovo avviso, per quanto riguarda i trasporti eseguiti in base alle tariffe dirette internazionali.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 326. (Servizio VIII).

Tariffa locale N. 226 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 63-1911.)

Col 16 ottobre 1911 la tariffa locale N. 226 P. V. serie A sarà estesa ai trasporti di pasta per carta (di legno, di paglia, di stracci o di altra simile sostanza, ecc.), in partenza dalla stazione di Ferrara.

E, perciò, nell'intestazione della detta serie di tariffa, dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 327 (Servizi VII e X).

Piombatura dei rubinetti per il freno Westinghouse esistenti in alcune carrozze.

I rubinetti di sicurezza da manovrarsi dal frenatore per il funzionamento del freno Westinghouse i quali nelle carrozze intercomunicanti o a terrazzini si trovano a portata di mano dei viaggiatori, debbono, d'ora in avanti, essere assicurati nella posizione di chiusura mediante una funicella con piombo, onde evitare che possano essere aperti dai viaggiatori senza che ne resti un segno evidente.

A tale scopo ai manubri di detti rubinetti di sicurezza è stato praticato un foro, ed alla parete della carrozza è stato applicato un occhiello in corrispondenza all'estremità del manubrio del rubinetto quando trovasi in posizione di chiusura.

La piombatura dei rubinetti deve essere fatta a cura delle stazioni di composizione dei treni e per le carrozze estere circolanti sulle Ferrovie dello Stato a cura della stazione di transito, quando la piombatura non fosse già stata eseguita all'estero, servendosi dei piombi e delle tenaglie, vecchio modello, attualmente in uso e dello spago per piombare gli orologi dei capi conduttori. Affinchè poi questo possa essere strappato senza difficoltà mediante un energico abbassamento del manubrio, occorre che la legatura sia tale da non pregiudicare la tenuta del rubinetto e da consentire la facile impugnatura del manubrio stesso, permettendo il passaggio delle dita fra il medesimo e la parete della carrozza.

Il Capo conduttore prima della partenza del treno, deve verificare direttamente o a mezzo del personale di scorta, che tutti i rubinetti di sicurezza, che è prescritto tenere piombati, lo siano effettivamente, facendo eseguire in caso contrario, la piombatura stessa. Il detto personale dovrà poi giustificare i casi in cui, durante il viaggio o all'arrivo dei treni, si trovassero rubinetti di sicurezza non piombati.

Se in qualche carrozza, pur esistendo il rubinetto col manubrio forato, mancasse l'occhiello nella parete, nel quale si deve far passare lo spago per la piombatura, questo dovrà essere annodato attorno alla condotta.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 e 7.

Ordine di Servizio N. 328 (Servizi VII e XI).

Trasformazione della fermata di Molteno in stazione.

Dal 20 ottobre 1911 la fermata di Molteno, della linea Lecco-Como, sarà trasformata — anche per gli effetti del servizio movimento — in stazione, coi seguenti impianti:

Fabbricato viaggiatori :al Km. 14+714,96 e a destra nel senso da Lecco a Como;

Binari di corsa: tre compresi i primi due fra le progressive Km. 14+935,21 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di metri 430; il terzo fra le progressive Km. 14+481,82 e Km. 14+891,44, della lunghezza utile di m. 310;

Scalo merci P. V., con magazzino merci, tre binari, piano caricatore scoperto con carico di fianco, bilancia a ponte della portata di 30 tonnellate e sagoma limite;

Segnali di protezione: due dischi di 2ª categoria, situati a destra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza dal rispettivo deviatoio estremo di m. 445 quello verso Oggiono e di m. 647 quello verso Casletto Rogeno e un disco da considerarsi di 1ª categoria, verso, Monza, situato a sinistra dei treni in arrivo ed a m. 300 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo;

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 4372 con la chiamata M. N. I deviatoi estremi sono muniti di fermascambio di sicurezza.

Dalla data suddetta la stazione di Molteno già ammessa a tutti i trasporti esclusi quelli a Piccola Velocità Ordinaria di merci al dettaglio sarà abilitata anche a questi ultimi trasporti senza alcuna limitazione.

In conseguenza di quanto sopra si dovrà:

« Nella Prefazione Generale all'Orario Generale di Servizio (parte seconda), » a pagina 9, considerare il nome di Molteno come scritto in carattere minuscolo e cancellare di contro al nome stesso la lettera *L*.

« Nel Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete Stato (Edizione 1° Luglio 1908) » a pagina 57 di fronte al nome di Molteno, nella colonna 10, cancellare il richiamo (7) e la corrispondente annotazione in calce;

Nelle colonne dal 13 al 20 sostituire le attuali con le seguenti:

S	—	—	F	—	—	1	80

Distribuito agli agenti delle classi **1, 2, 3, 4, 5, 8, 9** *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 87 (Servizio VIII).

Applicazione dei copertoni sui carri aperti carichi.

In conseguenza di guasti esistenti nei copertoni o dell'acqua piovana introdottasi tra un copertone e l'altro nei casi in cui a protezione del carico di un carro devesi fare uso di due o più copertoni, si lamentano frequentemente dei bagnamenti alle merci; altri bagnamenti si verificano in conseguenza dello spostamento, o peggio, della caduta dei copertoni stessi durante i viaggi, causa l'insufficiente loro assicurazione.

Si richiamano pertanto le stazioni all'obbligo che loro incombe di assicurarsi della buona condizione dei copertoni prima di sovrapporli alle merci caricate sui carri, e specialmente quando trattisi di merci costose e di natura delicata.

E per la loro assicurazione, si ricordano le disposizioni conte-

nute nel paragrafo 10 delle Norme per la utilizzazione e la circolazione dei copertoni impermeabili, diramate coll'Ordine di Servizio N. 67-1907, avvertendo che, per l'applicazione della corda unica, devesi evitare l'uso degli occhielli esistenti sui bordi dei copertoni, usando invece esclusivamente gli anelli a quelli soprastanti; si prescrive inoltre che, occorrendo di applicare due o più copertoni, questi siano disposti in guisa da servire l'uno di congiunzione all'altro, mediante una doppia piegatura fatta in modo da impedire il passaggio dell'acqua.

Con l'occasione si raccomanda di allestire i carichi in maniera che la merce situata nella parte mediana del carro sia più alta di quella posta ai lati e sopravanzi anche alle sponde laterali, sicchè ponendovi sopra i copertoni, questi abbiano a cadere pioventi fuori dalle sponde, a guisa di tetto, lasciando libero scolo all'acqua ed evitando che si formino degli avvallamenti nei quali questa si soffermerebbe danneggiando lentamente i copertoni e passando poi a danneggiare le merci sottostanti.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Allegato A all'Ordine di Servizio N. 324-1911.

FERROVIE DELLO STATO

Atto d'obbligo per la concessione di carico e scarico sul " Raccordo Ostiense " nella stazione di Roma Trastevere

La sottoscritta Ditta . . . . in seguito alla concessione fattale, a sua domanda, dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Statò, di eseguire sul Raccordo Ostiense nella stazione di Roma Trastevere, lo scarico, ed eventualmente il carico, delle merci a Piccola Velocità ed a vagone completo in arrivo o in partenza dalla stazione stessa, si obbliga all'osservanza delle seguenti norme e condizioni:

1. I trasporti di cui potrà essere consentito lo scarico sul Raccordo Ostiense saranno soltanto quelli pei quali i rispettivi mittenti abbiano esposta sui documenti di trasporto, nella sede riservata all'indicazione della stazione destinataria, la formula: « Roma Trastevere - Raccordo Ostiense ».

In difetto di detta formula i carri dovranno essere scaricati esclusivamente nello Scalo P. V. destinato al pubblico.

2. Il carico nel Raccordo Ostiense dei trasporti in partenza sarà ammesso solo in quanto siano disponibili sul raccordo stesso gli occorrenti vagoni vuoti, resisi disponibili per avvenuto scarico di merci in base alla presente concessione o ad altre analoghe.

Pei detti trasporti in partenza dovrà figurare sui documenti di trasporto, nella sede riservata alla provenienza della merce, l'indicazione « Raccordo Ostiense ».

3. Per tutte le operazioni di accettazione e svincolo dei trasporti, e per quanto altro vi abbia attinenza, a tenore delle tariffe o delle disposizioni in vigore, i mittenti ed i destinatari dovranno far capo esclusivamente all'Ufficio della gestione P. V. nella stazione di Roma Trastevere.

4. La concessione di cui al presente atto s'intende subordinata alle esigenze del servizio ferroviario, a giudizio insindacabile dell'Amministrazione concedente. Qualora quindi per insufficienza di binari, per grande affluenza di trasporti o per altre cause, non fosse possibile mettere i vagoni a disposizione della Ditta concessionaria nel Raccordo Ostiense, la Ditta medesima dovrà eseguire le operazioni di scarico e carico nello Scalo P. V. della stazione di Roma Trastevere, restando, naturalmente, esonerata dalla tassa di cui al seguente art. 6.

5. Il termine di tempo concesso per lo svincolo e per lo scarico dei trasporti in arrivo, e per il carico e la presentazione dei documenti dei trasporti in partenza, sarà computato nella misura e nei modi previsti dagli articoli 69 e 117 delle Tariffe.

Qualora il detto termine sia superato, saranno applicate le tasse normali di sosta a rigore di tariffa.

Le operazioni di carico e scarico sul Raccordo Ostiense dovranno essere sempre eseguite a cura, spese e rischio delle parti, senza responsabilità della ferrovia per danni eventuali alle persone o alle cose, in quanto le accennate operazioni si compiono in un punto fuori della sorveglianza diretta del personale di stazione.

La quota di diritto fisso inerente alla operazione di carico e scarico eseguita dalle parti sarà applicata integralmente per le merci la cui manipolazione spetterebbe — a termini di tariffa — alla Amministrazione ferroviaria. Di conseguenza per tali merci dovrà figurare nelle lettere di porto, l'indicazione dello scarico o del carico a cura dell'Amministrazione ferroviaria.

6. Per tutte le operazioni inerenti al passaggio dei carri fra la stazione di Roma Trastevere e il raccordo Ostiense (manovre di smistamento, raggruppamento, tradotta) nonchè per il nolo corrispondente al maggior tempo occorrente per mettere il carro a disposizione della Ditta, e per ritardata utilizzazione del carro stesso, è dovuto all'Amministrazione ferroviaria il compenso di L. 5.00, applicabile ad ogni carro arrivato carico e scaricato nel raccordo e ad ogni carro consegnato vuoto e caricato sul raccordo stesso.

7. Per il maggior tempo occorrente per mettere i carri in arrivo a disposizione della Ditta nel Raccordo Ostiense, i termini

di resa delle relative spedizioni sono aumentati di 24 ore su quelli portati dalle Tariffe.

8. La Ditta concessionaria tiene sollevata l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato da qualsiasi responsabilità per danni o infortuni alla Ditta stessa, ai suoi agenti, al personale ferroviario od ai terzi, per ammanchi o avarie nelle merci o per danni al materiale, che potessero verificarsi sul Raccordo Ostiense, in quanto tali danni, infortuni, ammanchi o avarie non siano imputabili all'Amministrazione ferroviaria od ai suoi agenti. Parimenti la Ditta concessionaria esonera l'Amministrazione ferroviaria da ogni responsabilità per le operazioni daziarie, alle quali provvederà direttamente essa Ditta concessionaria.

9. La concessione, valida dal . . . . viene accordata senza impegni per parte dell'Amministrazione ferroviaria, la quale si riserva pieno diritto così di accordarla anche ad altre Ditte, come di revocarla definitivamente a suo beneplacito, col preavviso di giorni 15, o di vincolarla con quelle altre norme e condizioni che crederà opportuno di stabilire, senza che perciò la Ditta concessionaria abbia diritto a reclamare o pretendere indennizzi o compensi di sorta.

10. Le spese tutte di bollo, registrazione e copia del presente atto, redatto in un solo originale che resta presso l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, sono a carico della Ditta concessionaria la quale elegge domicilio in Roma presso . . . . . .

Roma, li . . . . .19. . .

La Ditta concessionaria

. . . .

SENTENZE

Avventizi - Accertamento di idoneità.

L'art. 2 del Regolamento del personale delle Ferrovie dello Stato approvato con R. Decreto 22 luglio 1906 N. 417 autorizza l'Amministrazione ad utilizzare gli avventizi straordinari in qualunque lavoro materiale, per i bisogni saltuari ed eccezionali in ogni funzione di qualunque ramo di servizio.

L'accertamento di una idoneità in genere, la cui valutazione è affidata al criterio dei capi Servizio, è richiesta per i servizi speciali di manovre, freni e scambi aventi attinenza con la sicurezza dell'esercizio, ma non per la materiale esecuzione degli agganci e degli sganci dei veicoli, senza ingerenza nello andamento delle manovre.

E, pertanto, il Capostazione che adibisce ad un tale lavoro puramente materiale un avventizio straordinario non può ritenersi in colpa, neanche se esso avventizio non si sia sottoposto all'esame di idoneità.

CORTE DI APP. NAPOLI, 3 Giugno 1911 - Pecoraro Alfonso imputato di omicidio colposo - Amministrazione delle Ferrovie dello Stato imputata di civile responsabilità.

FATTO

Con ordinanza del Giudice Istruttore del Tribunale di Napoli Pecoraro e Bianchi comm. ing. Riccardo furono rinviati avanti al detto Tribunale per rispondere il primo di omicidio colposo per avere la notte dal 2 al 3 gennaio 1907 nello scalo ferroviario di detta città, cagionato per inosservanza di regolamenti, la morte del manovale avventizio Falconieri Andrea, ed il secondo quale

responsabile civile ai termini dello Art. 1153 C. C. Il Tribunale, con sentenza 28 aprile 1910, ritenendo la responsabilità dell'uno e dell'altro, condannò il Pecoraro a mesi 4 di detenzione e L. 200 di multa ed il Bianchi anche, unito al Pecoraro, ai danni verso la parte civile, concedendo il beneficio della condanna condizionale.

Da tale sentenza produsse appello nei modi e termini di legge il Pecoraro pe rinesistenza di reato e non provata reità.

Appellò altresì il Bianchi, deducendo che non esiste nel fatto addebitato al Pecoraro colpa per contravvenzione ai regolamenti, per cui soltanto vi fu rinvio a giudizio, e che conseguentemente non vi è la responsabilità civile di cui al citato articolo.

Inoltre il Bianchi con motivi aggiunti dedusse:

1. Che è nullo il dibattimento per non essere stato integrato in esso il rappresentante delle Ferrovie di Stato;

2. Che il dibattimento è nullo per essersi intesi i testimoni non citati Allocca e Del Maso.

3. Che il Tribunale illegalmente fondò il suo convincimento della reità del Pecoraro sulla imprudenza mai contestata all'imputato;

4. Che la Corte dovrebbe, avvalendosi della facoltà di legge, sentire sui fatti della causa come testimone il capo del dipartimento di Napoli.

Spiegò ancora altri motivi, ma essi non contengono che degli argomenti sul merito:

La Corte osserva che occorre innanzi tutto esaminare se sussista la colpa giacchè, nella negativa, tornerebbe frustraneo discorrere dei motivi riflettenti il rito.

Osserva che nessuno dei testimoni uditi nel processo scritto e in pubblico dibattimento vide come propriamente avvenne l'infortunio, di cui il Falconieri si lamentò confusamente prima con i componenti la squadra di manovra (Fusco, Paglia e Tatavista), i quali hanno deposto di trovarsi lungi da lui una trentina di metri, e poi anche con il delegato di P. S. recatosi nella notte istessa all'Ospedale per interrogarlo.

Però non si contesta il fatto ritenuto dall'appellata sentenza, cioè che mentre una locomotiva eseguiva la manovra per formare un treno merci, il Falconieri che da tre giorni era stato adibito.

per ordine del Capostazione Pecoraro, al Servizio di agganciamento, comandato dal capo squadra Tatavitta ad agganciare dei carri-portati dalla macchina ad altri già fermi, restò impigliato fra i respingenti, e, riportando contusione toracica ed infisema sottocutaneo generale, cessò di vivere dopo poche ore. Il Tribunale ritenne che il Falconieri, che era un manovale avventizio, non poteva essere adibito a quel servizio per disposizioni di regolamento e che, inoltre, egli per misura di prudenza non doveva essere adibito per incapacità; e in questi due fatti riscontrò la colpa del Pecoraro, che aveva destinato il Falconieri a quel servizio a causa, come egli disse, dell'assenza in quei giorni di agenti ferroviari.

La Corte però non è convinta della di lui reità, sia perchè gli articoli del regolamento, ricordati nella appellata sentenza, non vietano assolutamente di fare quanto si ritiene che illecitamente abbia fatto il Pecoraro, sia perchè non può escludersi l'ipotesi difensiva che si tratti di una di quelle accidentalità imprevviste ed imprevedibili, inerenti alla natura del servizio ferroviario, per sè stessa vita di pericoli, cui provvede nel caso concreto, la legge sugli infortuni del lavoro. Ed invero, l'Art. 2 del regolamento del personale delle Ferrovie dello Stato, approvato con R. Decreto 22 luglio 1906 N. 417, autorizza l'Amministrazione a utilizzare gli avventizi in qualunque lavoro materiale e, per bisogni saltuarii ed eccezionali, in ogni funzione di qualunque ramo di esercizio. L'art. 20 poi delle norme relative al personale avventizio delle stazioni, emesse dall'ufficio Movimento e Traffico del 15 settembre 1906, N.22, richiede per i servizi speciali di manovre, freni e scambi l'accertamento di una idoneità in genere, la cui valutazione è affidata al criterio dei capi servizio. Ora l'attribuzione che aveva il Falconieri nella notte dell'infortunio era quella di agganciatore, addetto ad una squadra di manovra, attribuzione che si esplica nella materiale esecuzione degli agganci e sganci dei veicoli, senza ingerenza circa l'andamento della manovra. E se tale era il compito suo non è sostenibile che non si trattasse di lavoro puramente materiale e che fosse necessario l'esame di idoneità, richiesto dal citato articolo 20, capoverso ultimo, essendo evidente che il servizio dello agganciamento e sganciamento è operazione accessoria, ma non è la manovra, la quale, se nella sua materialità rappresenta un insieme di operazioni

nel suo significato tecnico importa la responsabilità delle operazioni e la capacità di dirigerle da parte dei preposti.

Quanto poi alle attitudini del Falconieri, occorre rilevare che, data la semplicità del servizio al quale era stato destinato, non sono per lo stesso richiesti requisiti speciali, bastando per l'Art. 20 citato, la idoneità intellettuale e fisica che sono elemento indispensabile per l'assunzione di qualsiasi agente, avventizio o in pianta. Ma per il Falconieri, vi era molto di più, imperocchè egli era pratico di ogni specie di mansioni: figlio di agente ferroviario, egli fu assunto in qualità di avventizio fin dal gennaio 1905 e negli anni 1905-1906 prestò oltre 500 giornate di lavoro negli ordinari servizi di manovale, e, per circa sei mesi, in quello dei freni, come risulta dal documento del capo del dipartimento di Napoli. Nè basta: sentendosene la capacità egli domandò il 10 dicembre 1906 di essere abilitato al servizio delle manovre, ed il superiore immediato, da cui dipendeva, con attergato alla domanda da lui presentata, assicurò che il Falconieri dimostrava di ben riuscire. Se dunque il regolamento non vietava che il Falconieri fosse adibito al lavoro in occasione del quale trovò la morte, dovuta prababilmente ad un momento di sua disattenzione, come lascia intendere la generica, e se egli aveva espletato mansioni anche più difficili e delicate di quelle degli agganci, bisognava ritenere che sia per lo meno dubbia la reità del Pecoraro ,il quale potè, per le considerazioni anzidette, ritenerlo idoneo al servizio stesso. Onde il suo appello deve accogliersi e in difetto di responsabilità penale vien meno la responsabilità civile del Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato.

Per tali motivi la Corte in riparazione della sentenza 28 aprile 1910 del Tribunale penale di Napoli, dichiara non provata la reità ascritta all'appellante Pecoraro Alfonso e la conseguente responsabilità civile di Bianchi Riccardo, Direttore Generale delle Ferrovie di Stato e li assolve.

Ferrovie - Danno alle persone - Linee ferroviarie - Chiusure laterali (Art. 211 e 213 legge 20 marzo 1865 a Art. 1153 Cod. Civ.).

La legge del 20 marzo 1865, con l'imporre alle Società ferroviarie, di separare le strade ferrate con siepi vive, muri ol altra specie di chiusura stabile e permanente, e con l'imporre tutte le altre cautele, ha inteso non già ad impedire con mezzi fisici i sinistri, ma unicamente a stabilire mediante segni visibili e permanenti sin dove il cittadino possa accedere ed in quali punti ed in qual tempo possa egli avvalersi di attraversare la strada ferrata, senza incorrere nelle penali previste della legge contro il fatto proprio volontario od imprudente.

Non è quindi in colpa la Ferrovia se ha omesso di chiudere un viottolo abusivamente formatosi e non equiparabile alle strade di cui all'Art. 213 della legge 20 marzo 1865, e per il quale accedette sulla linea, trovando la morte, una bambina abbandonata a sè stessa dalla negligenza dei genitori.

CASS. NAPOLI, 19 giugno - 10 luglio 1911. - Tosto - Societ` Mediterranea.

FATTO

Il 2 maggio 1897,, la bambina novenne Aquilina Tosto, ascendo da un violottolo sul primo stradale della linea ferrata Napoli-Reggio, in prossimità della stazione di Paola, al momento in cui giungeva il treno celere proveniente da questa città, ne venne violentemente investita da rimanere morta sul colpo malgrado che il macchinista e la guardiana del vicino casello avessero fatto ogni sforzo, l'uno per fermare in convoglio, l'altra per trattenere la bambina.

Procedutosi penalmente contro i due ferrovieri predetti, il Tribunale di Cosenza li assolse per non provata reità, facendo salva l'azione civile contro chi di ragione. Per lo che nel 9 luglio 1902 Vincenzo Tosto, padre della Aquilina, trasse in giudizio davanti il

Tribunale Civile di Cosenza il Direttore Generale delle Ferrovie Mediterranee pel pagamnto della somma di 10,000 a titolo di rivalsa del danno cagionato dallo investimento, deducendo, fra l'altro, la responsabilità della Società ferroviaria perchè in ispreto al precetto contenuto nell'Art. 211 della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici e 13 del relativo regolamento 31 ottobre 1873 non aveva curato di tener chiuso il viottolo, pel quale passò la bambina, rendendo così possibile la catastrofe.

La convenuta contestò la propria responsabilità allegando fra l'altro che, anche ammessa la mancanza di chiusura della linea, per lo stesso invocato articolo 211 della legge anzidetta ,tale chiusura non era obbligatoria in quel sito, non trovandosi ivi proprietà da separarsi dalla ferrovia, e che in ogni caso la colpa della Società era compensata dalla colpa del padre, che abbandona la figlia in luoghi pericolosi.

Il Tribunale adito, con una prima sentenza del 16-30 marzo 1903, circoscrisse la contestazione sul punto di vedere se la mancanza di ripari stabili atti a separare la linea ferroviaria dalle proprietà laterali potesse determinare la colpa della Società esercente, e quindi, allo scopo di accertare la esistenza di un viottolo di accesso procedette alla nomina di un giudice per un sopraluogo subordinando a tale indagine il definitivo giudizio sulla colpa della Società.

Tale sentenza passò in giudicato e dallo accesso eseguito fu constatata l'esistenza di un viottolo largo 80 centimetri, il quale partendo dalla spiaggia del mare si sviluppa su per la scarpata della Ferrovia morendo sul piano stradale di questa in prossimità del casello, e che questo viottolo era sprovvisto di chiusura.

Riprodotta la causa, il Tribunale, con sentenza 4-13 febbraio 1908, accolse la istanza attrice condannando la Società del Mediterraneo a pagare L. 6000 per danni morali e materiali, oltre gli interessi e le spese.

La Società appellò da tale sentenza e, riproponendo tutte le eccezioni fatte in prima cure, aggiunse inoltre, a ribadire il niun fondamento della istanza, che la chiusura della linea non costituisce un onere per la ferrovia a vantaggio delle proprietà private, ma invece ha per iscopo di proteggere la sicurezza della linea in rapporto allo esercizio ferroviario, e quindi ne dedusse che nessuna responsabilità poteva risalire alla Società dalla mancanza di chiusura,

e che l'infortunio era avvenuto per essersi la bambina abusivamente introdotta nel recinto ferroviario.

E la Corte di Appello di Catanzaro, accogliendo quest'ultima tesi della Società convenuta, con sentenza 26 maggio, 9 giugno 1905, ne accolse il gravame rigettando la istanza del Tosto.

Di questo pronunciato si duole ora il Tosto Vincenzo con due motivi, col 1° dei quali denunzia la violazione del quasi contratto giudiziario e del giudicato, perchè mentre nel primo stadio del giudizio la questione s'era fatta colpa in *omittendo* della Società per non aver chiuso il viottolo e su quel punto si era formato il giudicato, la Corte invece sostituisce un'altra questione, quella sulla finalità della chiusura, e forma il suo convincimento sopra un principio di diritto diverso da quello deciso dal Tribunale; col 2° censura la Corte per l'erroneo principio di diritto ritenuto in ordine alla finalità delle chiusure prescritte dalla legge sui lavori pubblici, e per avere scambiato la questione vera della causa, donde violazione di legge e difetto di motivazione.

DIRITTO

Osserva che secondo risulta dall'insieme degli atti processuali, e secondo quanto venne sovranamente ritenuto in fatto dalla Corte di merito. tema del giudizio fu il risarcimento del danno la cui causale consiste nel fatto di essersi lasciato senza chiusura il viottolo dal quale la bambina potè liberamente accedere sulla linea ferrata incontro al treno che la investì. Trattandosi quindi di responsabilità per quasi delitto è nei principii che non basta provare il fatto della ommissione, che diede occasione al danno, per indurre la responsabilità ed il conseguente obbligo del risarcimento, ma occorre anche dimostrare che il danno sia conseguenza di un fatto illecito; in altri termini che l'agente era tenuto a quella tale diligenza, la cui omissione lo costituì in colpa e lo rese responsabile del danno che ne è derivato.

Nel concreto adunque non basta provare che il viottolo, pel quale accedette la bambina sul piano stradale della linea ferrata, non era munito di chiusura ma occorre anche dimostrare che la

Società aveva l'obbligo di chiuderlo nello interesse della incolumità delle persone.

Se non che a suffragare per questa parte la tesi sostenuta dal Tosto non giova invocare la disposizione contenuta nell'art. 211 della legge 20 marzo 1865 per l'unificazione amministrativa delle Ferrovie dello Stato. Invero, adempiendo le Ferrovie ad un servizio del più alto interesse per i cittadini e pel commercio, han bisogno di esplicarsi con la maggiore possibile libertà di azione per poter raggiungere il loro principale e forse unico obbiettivo della massima rapidità di comunicazione, donde la necessità di mantenere sempre la linea in condizioni tali da non poter essere intralciata per ragioni d'ingombro, d'affluenza e di traffico estraneo al loro esercizio. Di qui la disposizione contenuta nel citato artitcolo 211 della legge sui lavori pubblici, che impone l'onere di separare le strade ferrata dalle proprietà laterali con siepi vive, o muri, od altra specie di chiusura stabile e permanente; di qui anche tutte le altre disposizioni che disciplinano la polizia delle strade ferrate col divieto della libera circolazione di persone e di veicoli nei recinti ferroviari quando non sia imposto dalle ragioni di servizio. La legge con siffatte disposizioni non ha inteso certamente, nè poteva intendere di provvedere con mezzi fisici a prevenire la possibilità dei sinistri, nel qual caso avrebbe dovuto imporre ben altre e più efficaci cautele che non sono delle semplici siepi vive o dei muri senza determinazione d'altezza, sebbene ha mirato unicamente a stabilire mediante segni visibili e permanenti fino dove il cittadino possa accostarsi alle strade ferrate ed in quali punti ed in qual tempo possa egli avvalersi del diritto di attraversarle senza incorrere nelle penalità stabilite dalla legge contro il fatto proprio volontario od imprudente. Onde, non costituendo tali chiusure garentia per la incolumità dei cittadini, la loro mancanza in nessun caso può costituire in colpa l'esercente una ferrovia.

A codesti concetti si è appunto informata la Corte di merito, la quale coerentemente ha escluso la pretesa colpa della Società, perchè essa non avesse per legge alcun obbligo di chiudere la linea in quel punto dove non vi era alcuna proprietà laterale da cui dovevasi separare, e meno che mai di chiudere il viottolo per il quale passò la bambina in modo da impedire fisicamente il passaggio; onde niun dubbio che la disgrazia incolta alla stessa derivò dalla sua

abusiva introduzione nel recinto ferroviario, il che si sarebbe potuto evitare, qualora il padre della bambina non l'avesse lasciata vagare liberamente per luoghi pericolosi.

Neppure può dirsi in colpa la Società perchè trattandosi di violottolo intersecante a raso la linea, essa aveva l'obbligo di munirlo di un cancello o di altro modo di chiusura giusta l'Art. 213 della legge sui lavori pubblici, e perchè per il giudicato derivante dalla sentenza del Tribunale del 16-30 marzo 1903, la sua responsabilità fu appunto subordinata all'accertamento della esistenza o meno di quella chiusura. Poichè quale che sia la finalità di quella disposizione nel fatto sta che data la natura e la destinzione di quel viottolo, così come è pacificamente ammesso, è da escludersi che esso costituisca una di quelle strade pubbliche e private a favore delle quali la legge stabilisce una servitù di passaggio necessario sulla linea per le quali soltanto impone la legge la chiusura con cancelli od altro; e quanto alla pretesa violazione del giudicato a parte che non possa darsi efficacia di definitiva ad una sentenza preparatoria che sul punto controverso dispone un mezzo istruttorio, è assurdo opporre nella specie come giudicato la sentenza di che trattasi dal momento che in esito all'istruzione con essa ordinata fu posto in essere uno stato di fatto, che non corrispondeva all'ipotesi della sentenza; vale a dire che trattavasi di un viottolo che non serviva come via di comunicazione attraverso la linea ferroviaria.

Sotto ogni rapporto adunque il ricorso del Tosto non merita accoglimento.

Errata-corrige

—

Ordine di Servizio 292-1911. (Boll. 31-1911). — A pag. 660, secondo capoverso, sesta linea, correggere in « m. 1212 », la distanza del disco di Galliera verso S. Pietro in Casale, indicata in « m. 1191 ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO IV - 1911

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » **8.00**

Gli abbonamenti decorrono dal 1° gennaio di ogni anno

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio degli agenti abbonati: pertanto si prega di comunicare al Servizio I (ufficio bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi provenienti dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO IV - N. 43. 26 OTTOBRE 1911.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, ottobre 1911 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Per memoria.

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Ordine di Servizio N. 329. (Servizio VII).

Facoltà di servizio nelle stazioni di Firenze Porta al Prato e Firenze S. Maria Novella.

Dal giorno 23 ottobre 1911, la stazione di Firenze Porta al Prato, attualmente ammessa al solo servizio merci a P. V. Ordinaria, compresi i veicoli, viene abilitata anche ai trasporti a P. V. Accelerata in servizio interno e cumulativo italiano, limitatamente, per quanto riguarda il bestiame, a quello equino non da macello.

Dalla stessa data la stazione di Firenze S. M. N. viene disabilitata dal servizio dei trasporti a Piccola Velocità Accelerata, eccezione fatta per quelli di bestiame equino non da macello, che potranno aver luogo come attualmente.

Per quanto riguarda i trasporti in servizio diretto internazionale, nulla viene mutato, fino a contrario avviso, di quanto è stabilito nelle tariffe dirette.

In conseguenza di quanto sopra si dovrà:

— Nella « Prefazione Generale all'Orario Generale di Servizio 1° Ottobre 1911 (parte seconda) » a pagina 8 di fronte al nome di Firenze P. al Prato, cancellare il richiamo (9) sostituendolo con (44).

— A pagina 14 nella nota (9) cancellare l'indicazione di Firenze P. al Prato ed aggiungere in calce la seguente:

« (44) *Firenze P. al Prato.* Ammessa soltanto ai trasporti a P. V. Accelerata, P. V. Ordinaria, veicoli ed a quelli di bestiame, limitatamente agli equini non da macello.

Nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) »,

— a pagina 40, nelle colonne 9 e 12, esporre rispettivamente le lettere *A* e *B* (12) di fronte al nome della stazione di Firenze P. Prato, e di fronte a quello di Firenze S. M. N., nella colonna 9 alla lettera A esporre il richiamo (13) e nella colonna 12 alla let-

tera B sostituire il richiamo (12) con (13), riportando a piè di pagina la seguente nota:

« (13) Limitatamente ai trasporti di bestiame equino non da macello ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 330 (Servizi VII e XI).

Apertura all'esercizio della nuova stazione di Brucoli e soppressione della fermata omonima.

Dal 23 ottobre 1911 verrà aperta all'esecizio la nuova stazione di Brucoli, sulla linea Messina-Siracusa, e verrà soppressa l'attuale fermata omonima.

La nuova stazione di Brucoli sarà munita dei seguenti impianti:

— Fabbricato viaggiatori: al km. 274+974,73 (da Palermo C.) e a sinistra nel senso da Messina a Siracusa.

— Binari di corsa: due, compresi fra le progressive chilometri 274 + 715 e km. 275 + 115 della lunghezza utile di m. 298.

— Binario merci allacciato mediante una sola traversata alla prima linea.

— Segnali di protezione: due dischi girevoli di seconda categoria, situati entrambi a destra dei treni in arrivo, e a distanza dal rispettivo deviatoio estremo di m. 809 quello lato Agnone di Siracusa e di metri 678 quello lato Augusta.

— Ufficio telegrafico incluso nel circuito 5394 con la chiamata R. U.

I deviatoi inseriti sui binari di corsa sono muniti di fermascambio di sicurezza.

Dalla data suddetta la nuova stazione di Brucoli verrà abilitata a tutti i trasporti in servizio interno e cumulativo italiano di

viaggiatori, bagagli e cani, merci a Grande Velocità, a Piccola Velocità Accelerata ed a Piccola Velocità Ordinaria, senza alcuna limitazione, esclusi i veicoli ed il bestiame.

In conseguenza di ciò nella « Prefazione Generale all'Orario Generale di servizio (Parte seconda) », nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione 1° Luglio 1908) » e nei prontuari delle distanze in uso nelle gestioni, si dovranno apportare le modificazioni di cui all'Allegato *A* al presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 331. (Servizio VII).

Servizio cumulativo colla ferrovia Nardò-Tricase-Maglie.

Di conformità ad accordi intervenuti colla Società delle Ferrovie Salentine, sub-concessionaria per la costruzione e l'esercizio della Ferrovia Nardò-Tricase-Maglie, a partire dal 25 ottobre 1911 viene attivato, pei transiti di Nardò e di Maglie, il servizio cumulativo pei trasporti tra le Ferrovie dello Stato, le Amministrazioni sotto indicate e la predetta Ferrovia, sotto l'osservanza delle norme e disposizioni seguenti:

Disposizioni generali.

1. *Estensione del servizio cumulativo.* — Le stazioni interne della ferrovia Nardò-Tricase-Maglie (*), a decorrere dalla data suddetta sono ammesse al servizio cumulativo pei transiti di Maglie e Nardò, pei trasporti dei viaggiatori, bagagli e cani, nei limiti indicati ai punti 6 e 11, nonchè per i trasporti di giornali, di

(*) Vedi « Disposizioni transitorie » in fine al presente Ordine di Servizio.

merci a G. V., P. V. Acc. e P. V. ordinaria, bestiame, veicoli, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri, con tutte le stazioni delle Ferrovie dello Stato, compresa quella di Cerignola Città.

Colla data stessa tale servizio cumulativo viene pure attuato con tutte le stazioni della ferrovia Suzzara-Ferrara, della Valsugana, della Società Veneta (esclusa la linea Torrebelvicino-Schio-Arsiero) delle Ferrovie Nord Milano e delle Ferrovie di Reggio Emilia, in quanto, beninteso, le stazioni delle dette Amministrazioni siano abilitate ai trasporti suaccennati.

2. *Accettazione dei trasporti.* — I trasporti ammessi al servizio cumulativo verranno accettati a partenza in base ai regolamenti interni di ciascuna Amministrazione e si effettueranno senza rinnovamento di spedizione alle stazioni di transito.

3. *Tariffe.* — Le tariffe da applicarsi ai trasporti in servizio cumulativo sul percorso di ciascuna Amministrazione, sono le seguenti:

a) *per la Rete dello Stato*: le tariffe generali e speciali, nonchè quelle locali ed eccezionali (nei casi in cui sia ammessa la loro estensione ai trasporti in servizio cumulativo con altre amministrazioni secondarie italiane) e le relative condizioni in vigore sulla detta Rete, tenuto conto delle modificazioni apportatevi e da apportarsi;

b) *per la Ferrovia Nardò-Tricase-Maglie*: le tariffe generali e speciali della Rete dello Stato con l'imposta erariale del 13 % pei viaggiatori, bagagli, cani e giornali e pei trasporti a G. V. e del 2 % pei trasporti a P. V. Acc. ed a P. V. Ordinaria e senza le sopratasse sui diritti fissi per trasporti di merci a P. V., nonchè le tariffe N. 1 e 11 G. V. coi prezzi, per il suo percorso, di L. 0,30 per le spedizioni fino a Kg. 10 e L. 0.45 per le spedizioni da oltre 10 e fino a 20 Kg.;

c) *per le linee di tutte le altre amministrazioni indicate al punto 1°*: le tariffe e norme rispettivamente in vigore per le Amministrazioni stesse.

4. *Concessioni speciali e trasporti militari.* — Le concessioni speciali contenute nel fascicolo « Concessioni speciali e relative tariffe (Edizione 1° Gennaio 1909) » ed il « Regolamento pei trasporti militari (Edizione 1° Luglio 1911) » saranno applicabili —

se ed in quanto convenienti — anche sul percorso della ferrovia Nardò-Tricase-Maglie in tutte le loro prescrizioni e modalità, computando i prezzi comprendenti l'imposta erariale del 13 e del 2% senza, beninteso, il cumulo delle distanze.

Per i viaggiatori devono aver effetto le sole concessioni speciali per cui vale la tariffa militare.

I relativi prezzi da riscuotersi per il percorso della ferrovia Nardò-Tricase-Maglie risultano dal prospetto « Allegato B ».

5. *Divieto di transito.* — I trasporti dei viaggiatori, bagagli, cani, giornali, merci, veicoli, bestiame ecc., tanto a tariffa ordinaria, quanto in base alle tariffe delle concessioni speciali, ed al Regolamento pei trasporti militari, non sono ammessi in servizio cumulativo, al transito sulla Ferrovia Nardò-Tricase-Maglie.

6. *Elenco delle stazioni della Ferrovia Nardò-Tricase-Maglie, relative distanze dai transiti di Nardò e di Maglie, servizi cui sono abilitate ed impianti di cui sono provviste.* — Le stazioni della ferrovia Nardò-Tricase-Maglie, le relative distanze dai transiti di Nardò e di Maglie, nonchè le indicazioni relative ai servizi ai quali sono abilitate ed agli impianti fissi di cui sono provviste risultano dal prospetto « Allegato A » al presente Ordine di Servizio.

Trasporti di viaggiatori.

7. *Stazioni ammesse alla corrispondenza.* — Le stazioni ammesse al servizio cumulativo con biglietti di corsa semplice risultano dal prospetto « Allegato *C* », indicante le corrispondenze assegnate ad ogni singola stazione e i relativi prezzi.

8. *Caratteristiche dei biglietti.* — I biglietti cumulativi in distribuzione nelle stazioni della Rete dello Stato, hanno gli stessi colori e formato di quelli in vigore per il proprio servizio interno. Dello stesso colore e formato sono pure i biglietti in distribuzione nelle stazioni della Ferrovia Nardò-Tricase-Maglie.

9. *Tassa di bollo.* — In aggiunta ai prezzi indicati nei prospetti di cui sopra, viene riscossa nei casi stabiliti la tassa e sopratassa di bollo.

10. *Distribuzione dei biglietti.* — La distribuzione dei biglietti viene fatta tanto dalle stazioni dello Stato quanto da quelle della Ferrovia Nardò-Tricase-Maglie pei convogli in coincidenza fra le due Amministrazioni e che abbiano vetture della rispettiva classe richiesta, salvo le esclusioni e le limitazioni stabilite dall'orario ufficiale.

11. *Penalità ed introiti suppletori.* — Le esazioni suppletorie e le penalità per mancanza di biglietti, cambiamento di classe ecc. vengono riscosse da ciascuna Amministrazione soltanto per il percorso rispettivo, ma il personale di scorta ai treni dovrà presentare i viaggiatori alle stazioni di transito, perchè sia provveduto alla regolarizzazione del loro viaggio per l'ulteriore percorso.

Le esazioni supplementari dovranno estendersi anche al percorso sulle linee dell'altra Amministrazione quando si tratti di viaggiatori provenienti da essa e risulti che il viaggio sulla medesima abbia avuto luogo nelle identiche condizioni che danno motivo all'esazione pel rimanente percorso.

Trasporti di bagagli, cani e giornali.

12. *Stazioni ammesse alla corrispondenza.* — Le stazioni ammesse al servizio cumulativo pei bagagli (a tariffa ordinaria) e per i cani, sono le medesime abilitate a tale servizio per i viaggiatori.

13. *Registrazione dei trasporti bagagli e cani.* — La registrazione dei trasporti bagagli, tanto a tariffa ordinaria che a tariffa ridotta (concessioni speciali) e dei cani, si fa colla compilazione di un solo foglio di via, che scorterà le spedizioni fino alla stazione destinataria.

14. *Tassazione dei trasporti.* — Le tasse per il trasporto dei bagagli e cani sono da computarsi separatamente per il percorso di ciascuna Amministrazione, con applicazione delle tasse minime di L. 0.70 e di L. 0.50 per spedizione rispettivamente per il percorso sulle Ferrovie dello Stato e per quello sulla Ferrovia Nardò-Tricase-Maglie. Per i percorsi su quest'ultima ferrovia sono da applicarsi, per i bagagli a tariffa ordinaria e per i cani, le quote di cui all'« Allegato D » al presente Ordine di Servizio.

15. *Trasporto di viaggiatori e di bagagli fra Nardò e Maglie.* — Il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli fra Nardò e Maglie o viceversa avverrà o sulla linea della Ferrovia Nardò-Tricase-Maglie o su quelle dello Stato, secondo la volontà del viaggiatore e secondo il treno a cui si presenta.

16. *Giornali.* — Contrariamente a quanto si è stabilito per i bagagli e per i cani, il servizio cumulativo per i trasporti di giornali è ammesso, come per altro è detto al precedente punto 1°, con tutte le stazioni della linea Nardò-Tricase-Maglie.

Trasporti a Grande, a Piccola Vel. Accel. ed a Picc. Vel. Ord.

17. *Stazioni e trasporti ammessi al servizio cumulativo.* — Il servizio cumulativo viene ammesso per tutti i trasporti di merci e veicoli, tanto a Grande che a Piccola Velocità Ordinaria, di bestiame e merci a Piccola Velocità Accelerata, nonchè per tutte le spedizioni di feretri, di numerario, carte-valori ed oggetti preziosi da effettuarsi, quest'ultime, esclusivamente a Grande Velocità.

Sono ammesse al servizio cumulativo, per i trasporti di cui sopra, tutte le stazioni accennate nel punto 1°, le quali siano abilitate a tali trasporti.

18. *Documenti di trasporto.* — Le note di spedizione e le lettere di porto per le spedizioni in servizio cumulativo saranno conformi al modello in vigore sulle Ferrovie dello Stato e dovranno essere presentate dai mittenti in tanti esemplari quante sono le Amministrazioni interessate.

Per le spedizioni poi di numerario, di carte-valori, e di oggetti preziosi si esigerà dal mittente la presentazione di una nota di spedizione in più, di conformità alle condizioni stabilite dalle tariffe in vigore; esemplare che sarà da allegarsi al riassunto-spedizioni.

Sono pure da carteggiarsi con un documento di trasporto in più anche le spedizioni eseguite sotto il regime della tariffa speciale di esportazione P. V. (via mare); documento che viene trattenuto dallo Scalo Marittimo per la spunta con le dichiarazioni di imbarco.

19. *Instradamento e tassazione dei trasporti.* — I trasporti a G. V., P. V. A. e P. V. O. tra le stazioni comuni di Nardò e Maglie, verranno effettuati e tassati per la via domandata dallo speditore sul documento di trasporto ed in mancanza per la via più economica.

I trasporti a G. V., P. V. A. e P. V. O. in partenza dalla stazione comune di Nardò per stazioni delle Ferrovie dello Stato oltre Maglie e viceversa, oppure in partenza dalla stazione comune di Maglie per stazioni delle F. S. oltre Nardò e viceversa, saranno eseguiti e tassati per la via esclusiva dello Stato.

Le stesse norme varranno per i trasporti predetti da e per le stazioni suindicate, destinati o provenienti da stazioni di altre Ferrovie ammesse al servizio cumulativo.

I trasporti in servizio cumulativo fra la Rete di Stato e le stazioni esclusive della Ferrovia Nardò-Tricase-Maglie si tasseranno per il percorso separato di ciascuna amministrazione e si eseguiranno per quello dei transiti di Nardò o Maglie che determina il prezzo complessivo più economico, salvo, beninteso, contraria domanda del mittente. Per i trasporti in servizio cumulativo fra le stazioni esclusive della Ferrovia Nardò-Tricase-Maglie e le stazioni di altre Amministrazioni o linee oltre la Rete di Stato, ammesse al servizio cumulativo si osserveranno, fermo l'inoltro rispetto alla Ferrovia Nardò-Tricase-Maglie per uno o per l'altro dei transiti di Nardò e Maglie, come sopra è detto, le norme di tassazione e di istradamento vigenti fra la Rete di Stato e le predette Amministrazioni e linee.

20. *Diritto fisso.* — Ai trasporti in servizio cumulativo sarà applicato il diritto fisso stabilito dalle tariffe in vigore sulle rispettive amministrazioni, nella misura seguente: per metà a favore delle Ferrovie dello Stato e per metà a favore della Ferrovia Nardò-Tricase-Maglie, fermo al riguardo quanto è stabilito per la linea Cerignola Stazione-Cerignola Città, e salva la esazione del diritto supplementare a favore dell'Amministrazione F. S. intermedia, quando i trasporti interessano più di due Amministrazioni.

21. *Tasse minime e prezzi minimi.* — Le tasse minime per spedizione si applicano per intero sulle Ferrovie dello Stato, sulla linea Cerignola Stazione-Cerignola Città, come pure per il per-

corso cumulato delle F. S. e delle linee Brescia-Iseo e Lucca-Bagni di Lucca, e nella misura di lire 0.50 sulla linea Nardò-Tricase-Maglie.

Per le altre Amministrazioni indicate al punto 1° valgono all'uopo le modalità fissate dai singoli servizi cumulativi.

22. *Carico e scarico.* — Fermo restando quanto è prescritto al riguardo per le stazioni delle Amministrazioni di cui al punto 1° del presente Ordine di Servizio, avvertesi che la facoltà nelle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico delle merci delle ultime tre classi a vagone completo nelle stazioni della Rete dello Stato è estesa anche ai mittenti o destinatari delle merci stesse nelle stazioni della Ferrovia Nardò-Tricase-Maglie.

Altrettanto dicasi rispetto alle altre merci per le quali, secondo le tariffe in vigore, si fa obbligo o si lascia facoltà alle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico.

Per ognuna delle dette operazioni di carico e scarico effettuate a cura e spese delle parti, viene concesso l'abbuono sul diritto fisso, dalle singole Amministrazioni, nella misura indicata nelle rispettive tariffe.

23. *Pagamenti delle tasse di trasporto ed altre accessorie.* — Le spedizioni in servizio cumulativo possono essere effettuate in porto affrancato od in porto assegnato sempre però per l'intera percorrenza.

È fatta eccezione per le spedizioni di merci fragili, di facile deperimento e di merci il cui valore non rappresenti la tassa di porto fino a destinazione, le quali non potranno essere accettate in porto assegnato senza superiore autorizzazione.

La stazione mittente sarà sempre responsabile delle tasse affrancate e quella destinataria delle tasse assegnate, comprese, se del caso, tanto nelle une quanto nelle altre, le tasse di magazzinaggio e pesatura a partenza, di provvigione sulle spese anticipate, d'uso e richiamo della grue, di presa e consegna a domicilio,

Qualora però qualcuna delle suaccennate tasse non fosse riscossa in arrivo per assoluta mancanza di indicazioni da parte della stazione mittente, ne sarà tenuta responsabile quest'ultima, ove non sia possibile conseguirne l'incasso per mezzo della stazione destinataria.

Quando peraltro risulti che detta stazione destinataria era in grado di riparare, ed invece non riparò all'errore od omissione di quella mittente, sarà tenuta corresponsabile nella misura da determinarsi a seconda delle circostanze di fatto.

Pei casi di false dichiarazioni previsti dagli articoli 10 e 105 delle tariffe, le stazioni di arrivo sono responsabili anche delle penalità non potute incassare a partenza per le spedizioni franche, in base alle annotazioni risultanti dal documento di trasporto ed al relativo verbale di accertamento da compilarsi dalla stazione scopritrice dell'abuso previa l'osservanza delle prescritte formalità.

Le stazioni destinatarie sono parimenti tenute a riscuotere anche per i trasporti in affrancato, le tasse per il maggiore percorso previste dall'art. 128 delle citate tariffe pei casi di interruzione di linee.

24. *Tassa di bollo.* — In aggiunta alle tasse di porto, etc. sarà da esigersi per ogni trasporto la prescritta tassa e sopratassa di bollo.

25. *Spese anticipate, assegni, riserve, etc.* — Per quanto riguarda le spese anticipate, assegni, riserve in caso di mancanze od avarie, accertamenti di anormalità od abusi, documenti e formalità doganali, modificazione al contratto di trasporto, prescrizioni sanitarie, giacenze, piombatura di carri, etc. valgono, anche nei rapporti della ferrovia Nardò-Tricase-Maglie le norme vigenti sulle linee della Rete dello Stato.

26. *Trasporti a domicilio.* — Il servizio di presa e consegna a domicilio sarà regolato dalle norme vigenti presso ciascuna Amministrazione.

Le stazioni mittenti dovranno esporre esattamente sui documenti di trasporto le tasse di consegna a domicilio per le spedizioni in porto franco, dirette a località delle Amministrazioni ove esiste il servizio suddetto, nonchè le tasse di presa a domicilio per le spedizioni in porto assegnato.

27. *Spedizioni da e per Amministrazioni non ammesse al servizio cumulativo.* — I trasporti provenienti dalla ferrovia Nardò-Tricase-Maglie, e destinati a stazioni delle Amministrazioni ferroviarie italiane, non ammesse al servizio cumulativo,

saranno carteggiati in servizio interno di detta ferrovia per le stazioni di Nardò o di Maglie oppure per le stazioni in contatto con l'Amministrazione destinataria di dove se ne effettuerà la rispedizione d'ufficio con le norme in vigore fra la Rete di Stato e le accennate Amministrazioni.

Analogamente sarà fatto per i trasporti in senso inverso.

Riguardo ai trasporti internazionali da e per le stazioni interne della ferrovia Nardò-Tricase-Maglie, per i quali la validità della lettera di vettura, prescritta dalla Convenzione di Berna, si estende soltanto al percorso fra la stazione di Nardò (Stato) o Maglie (Stato) e quella estera partecipante alla Convenzione stessa, è stabilito quanto segue:

a) se il trasporto proviene dall' estero con la lettera di vettura diretta, intestata alla stazione di Nardò (Stato) o Maglie (Stato) se ne effettuerà quivi la rispedizione di ufficio in servizio interno della ferrovia Nardò-Tricase-Maglie e ciò anche se il trasporto ha luogo per il percorso contemplato dalla Convenzione di Berna, in base alle tariffe interne, estere ed italiane;

b) se il trasporto proviene invece dalla Ferrovia Nardò-Tricase-Maglie ed il mittente ha inteso eseguirlo sotto il regime della Convenzione di Berna pel percorso soggetto alla medesima, in tal caso la stazione di Nardò o di Maglie ne effettuerà la rispedizione per l'estero all'appoggio della lettera di vettura, in base sia alle tariffe interne italiane ed estere, sia a quelle dirette internazionali, a seconda della richiesta fatta sulla stessa lettera di vettura;

c) i trasporti esclusi dalla Convenzione di Berna e quelli per i quali il mittente rinunzia alle condizione della medesima, possono effettuarsi in servizio cumulativo con la Ferrovia Nardò-Tricase-Maglie mediante appoggio al transito di confine, il quale ne eseguirà la rispedizione rispettivamente per l'estero o per la predetta ferrovia. Per altro siccome le ferrovie estere non si prestano ad eseguire d'ufficio il ricarteggio e la rispedizione, così i trasporti destinati oltre la ferrovia estera limitrofa, dovranno sempre indirizzarsi ad un intermediario perchè provveda al proseguimento.

Pei trasporti in servizio internazionale non si ammette che lo speditore prescriva l'appoggio invece che alla stazione di Nardò

(Stato) o di Maglie (Stato) ovvero al transito di confine, ad un'altra stazione della Rete dello Stato.

Circa la compilazione del foglio di via ed in generale il carteggio dei trasporti internazionali, le stazioni di Nardò e di Maglie e rispettivamente i transiti di confine, si atterranno alle disposizioni in proposito contenute nella Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da e per l'estero (edizione 10 Ottobre 1901).

Si rammenta che per tutti i suindicati trasporti non può aver luogo alcuna riduzione sui diritti fissi e di rispedizione dovuti in conformità a quanto prescrive l'articolo 108 delle tariffe.

28. *Note d'affrancazione e rivalse.* — Le stazioni di confine e quelle di Nardò e di Maglie incaricate delle spedizioni in servizio internazionale, si regoleranno, per il ricarteggio delle note d'affrancazione emesse dalle stazioni della Ferrovia Nardò-Tricase-Maglie, a seconda delle istruzioni che si riferiscono ai vari servizi internazionali.

Per le rivalse che si effettueranno fra le stazioni ammesse al servizio cumulativo, in seguito all'annullamento o riduzione di spese anticipate o di assegni, per il ritorno di note di affrancazione o per qualsiasi altro motivo, saranno da seguirsi le norme in vigore.

29. *Deviazione dei trasporti.* — I trasporti che fossero stati inoltrati per una via diversa da quella prescritta e che, sebbene carteggiati regolarmente pervenissero, in seguito, ad una stazione che non fosse quella destinataria, si faranno proseguire con lo stesso documento per la via chilometricamente più breve intercedente fra la stazione che rilevò l'errore e quella destinataria, la quale, se la spedizione è in assegnato, si limiterà a riscuotere la tassa dovuta senza tener conto del maggiore percorso.

Se invece un trasporto viene carteggiato irregolarmente per una stazione in luogo di un'altra, la stazione che lo riceve ne farà la registrazione come per gli altri trasporti e quindi ne eseguirà la spedizione alla vera destinazione, rivalendosi, come spesa anticipata, delle tasse e delle altre spese caricate sul trasporto stesso. L'inoltro dovrà farsi a grande velocità, qualora altro modo d'invio compromettesse i termini normali di resa o la conservazione delle

merci, ovvero i termini stabiliti dalla bolletta di libera circolazione, ecc.

La stazione alla quale il trasporto doveva realmente pervenire esigerà dal destinatario la sola tassa dovuta in base alla tariffa e per la distanza che avrebbe dovuto percorrere la merce ove non fosse avvenuto il disguido, più le altre spese di cui il trasporto medesimo fosse caricato e domanderà alla propria Amministrazione il pareggio della differenza (in più od in meno) fra la tassa complessiva assunta a debito e quella incassata dal destinatario se trattasi di spedizione in assegnato.

Le tasse di maggiore percorso per le spedizioni, tanto in porto assegnato quanto in porto franco, saranno liquidate in separata sede, sulle basi pattuite fra le Amministrazioni e verranno poi addebitate agli agenti responsabili del disguido.

30. *Scambio ed uso del materiale rotabile.* — È ammesso il passaggio dei carri in servizio cumulativo dall'una all'altra Amministrazione alle condizioni portate dall'apposita convenzione e sotto l'osservanza delle norme generali in vigore pei veicoli che si scambiano con le altre Ferrovie secondarie italiane.

I carri ammessi a passare da una ferrovia all'altra devono avere un carico corrispondente a non meno del 50 % della loro portata, oppure devono essere completi pel volume della merce o delle merci in essi caricate, o tassati a tariffa di vagone completo.

Si fa eccezione per i carri misti carichi di collettame P. V. i quali sono ammessi a passare da una ferrovia all'altra purchè abbiano un carico di almeno 30 quintali, se diretti alla linea della Società Concessionaria e soddisfino alle condizioni di carico e di itinerario dei carri normali P. V. in vigore sulle F. S. se diretti alle linee di queste ultime.

I carri della Ferrovia Nardò-Tricase-Maglie potranno utilizzarsi nel ritorno anche con spedizioni dirette ad una stazione della Rete dello Stato, purchè essa non disti meno di 150 chilometri da quella che li ricarica e si trovi sulla via che il carro deve percorrere per ritornare ai transiti di Nardò o di Maglie.

È vietato utilizzare con bestiame o merci imbrattanti o che tramandino cattivo odore, come pelli fresche, sangue, concimi, ecc., i carri della detta Ferrovia che fossero con apposita iscrizione assegnati ai trasporti delle derrate alimentari.

I carri della Ferrovia Nardò-Tricase-Maglie portano la sigla « A. F. S. » inquadrata in una cornice di colore appariscente ed alla loro entrata sulla Rete dello Stato saranno muniti delle prescritte etichette a cura della stazione di transito per la quale avverrà il passaggio.

Si richiamano specialmente le disposizioni della Circolare del Servizio VII, N. 9 del Luglio 1907 circa gli avvisi modello G 99 delle soste dei carri di altre Amministrazioni da inviarsi all'Ufficio Circolazione Veicoli in Roma.

I carri passati dall'una all'altra Ferrovia che vengono restituiti vuoti, dovranno essere sempre riconsegnati al transito donde sono entrati.

I veicoli che si restituiscono carichi possono essere riconsegnati anche ad un transito diverso da quello di entrata.

Quando un veicolo della Ferrovia Nardò-Tricase-Maglie manchi delle etichette del transito di entrata, più sopra accennate, la stazione destinataria che lo debba restituire vuoto o che lo debba caricare in direzione del transito stesso, chiederà telegraficamente all'Ufficio Circolazione Veicoli in Roma quale sia la stazione comune colla Ferrovia suddetta, per la quale esso è entrato sulla Rete dello Stato.

Il materiale rotabile dell'Amministrazione F. S. e delle corrispondenti, per essere ammesso a circolare sulla Linea Nardò-Tricase-Maglie, dovrà avere un peso per asse non superiore a tonnellate 14.5 ed un massimo passo rigido di m. 6. Per i veicoli col segno ←○→ (assi radiali) od a carrelli nessuna limitazione viene imposta.

31. *Scambio dei copertoni e degli attrezzi di carico.* — I copertoni delle due Amministrazioni, e così le corde, reti, catene, stanti di ferro ed altri attrezzi in genere, impiegati per assicurare o proteggere il carico di carri che debbono transitare dall'una all'altra ferrovia, passeranno in servizio cumulativo insieme a questi, dovendo in tal caso gli attrezzi essere considerati come parti integranti dei veicoli stessi.

I copertoni e gli attrezzi di carico dovranno sempre essere restituiti al transito d'entrata.

32. *Lavaggio e disinfezione dei carri, penalità relative.* — Ciascuna delle due Amministrazioni è obbligata a provvedere, a norma delle disposizioni di legge vigenti in materia di polizia veterinaria, alla pulitura ed occorrendo alla disinfezione dei veicoli che hanno servito al trasporto di animali equini, bovini, suini, del pollame e di merci infettanti.

Pei carri restituiti vuoti alle stazioni di Nardò e di Maglie deve essere accertato, in contradittorio fra gli Agenti delle due Amministrazioni, lo stato di pulizia, ed ove sia stata trascurata od insufficientemente eseguita l'operazione di lavaggio o di disinfezione, deve a questa provvedere la stazione stessa, tanto pei carri di ritorno dalla Ferrovia Nardò-Tricase-Maglie quanto per quelli di quest'ultima ferrovia di ritorno dalle linee dello Stato.

In tali casi le stazioni di Nardò e di Maglie debbono redigere in duplice esemplare il verbale di accertamento modello H-111 da inviarsi all'Ufficio Circolazione Veicoli in Roma ed alla Direzione della Ferrovia Nardò-Tricase-Maglie in Lecce.

Per i carri carichi restituiti o consegnati in destinazione di una o più stazioni oltre quella comune, l'accertamento della effettuata pulitura o disinfezione deve essere fatto a cura della stazione in cui si effettua il completo scarico, compilando se del caso il verbale di accertamento come sopra è detto.

Pei carri non puliti od insufficientemente lavati, quanto per quelli specializzati pei trasporti di derrate alimentari, stati invece utilizzati pei trasporti di bestiame o di merci imbrattanti, o di merci che tramandino cattivo odore, l'Amministrazione responsabile deve sottostare ai compensi pattuiti tra le due Amministrazioni.

33. *Pesatura delle merci al transito.* — Quando pei trasporti in servizio cumulativo provenienti da stazioni interne della Ferrovia Nardò-Tricase-Maglie, il mittente dichiarasse il peso e la stazione di partenza ne delegasse la ricognizione a quella di Nardò o di Maglie queste prenderanno di ciò particolare nota, addebitando nel tempo stesso la relativa tassa di pesatura alla Ferrovia Nardò-Tricase-Maglie cui la tassa medesima deve fare esclusivamente carico.

34. *Servizio nelle stazioni comuni.* — Nelle stazioni comuni di Nardò e di Maglie il servizio è fatto dalle Ferrovie dello Stato anche per conto e nell'interesse della Ferrovia Nardò-Tricase-Maglie.

35. *Gestioni contabili ai transiti.* — Le stazioni di Nardò e di Maglie, come stazioni di transito colla Ferrovia Nardò-Tricase-Maglie, dovranno per la tenuta della relativa gestione e per la registrazione e scritturazione dei trasporti, attenersi alle disposizioni contenute nell'istruzione sulla contabilità delle gestioni di transito pubblicata coll'Ordine di Servizio N. 160-1909, nonchè alle particolari istruzioni che le venissero al riguardo impartite dai competenti Controlli.

36. *Trasporti in servizio.* — La corrispondenza che gli Uffici e le stazioni di una Amministrazione avessero a mandare agli Uffici ed alle stazioni dell' altra per cose attinenti al servizio cumulativo fra la Rete di Stato e la Ferrovia Nardò-Tricase-Maglie e gli annessi documenti saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle Amministrazioni ammesse al servizio cumulativo.

Colle medesime restrizioni saranno pure trasmessi gratuitamente i dispacci telegrafici.

Per tutto quanto non è previsto dal presente, valgono le norme e condizioni generali che regolano i servizi cumulativi colle Ferrovie secondarie.

In base a quanto è detto nel presente Ordine di Servizio e relativi allegati, devono essere fatte opportune aggiunte nelle vigenti pubblicazioni dei servizi cumulativi con le ferrovie secondarie, nel volume « Norme di servizio cumulativo con le Ferrovie secondarie pei trasporti dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari (edizione 1° Luglio 1902) e nell'Elenco delle stazioni della Rete dello Stato e delle stazioni e degli scali lacuali marittimi, ecc. ecc., che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario marittimo (edizione 1° ottobre 1910) ».

Nell'enumerazione dei transiti interni di cui all'Art. 3 delle Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito, si dovrà aggiungere la « Ferrovia Nardò-Tricase-Maglie » coll'indicazione dei transiti di Nardò e di Maglie.

Nei prospetti dei servizi cumulativi fra le Ferrovie dello Stato e le Ferrovie secondarie, alle pagine 20 e 34 della parte IV delle tariffe e condizioni per i trasporti (edizione maggio 1908), si dovrà aggiungere la Ferrovia Nardò-Tricase-Maglie e l'indicazione dei seguenti prezzi: fino a Kg. 10 L. 0.30, da oltre 10 fino a Kg. 20 L. 0.45.

Nel « Prontuario delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° Luglio 1908) » si dovrà:

a pagina 52 modificare il richiamo (*) esposto di contro al nome della stazione di Maglie, in (***), riportando in calce la seguente nota:

(***) Stazione situata su linea a servizio economico, e di transito con la Ferrovia Nardò-Tricase-Maglie.

a pagine 62, alla nota (****) in calce, riferentesi alla stazione di Nardò Centrale, aggiungere quanto segue:

« e di transito con la Ferrovia Nardò-Tricase-Maglie ».

Nella « Parte prima » della « Prefazione Generale all' Orario Generale di Servizio 1° ottobre 1911 » a pag. 37 e 38 si dovranno fare le opportune aggiunte relative al peso massimo ed al passo massimo dei veicoli ammessi sulla linea Nardò-Tricase-Maglie in armonia a quanto è detto nell'ultimo capoverso del punto 30 del presente Ordine di Servizio.

Nella « Parte seconda » della Prefazione stessa a pag. 4 si dovrà aggiungere l'indicazione della Ferrovia Nardò-Tricase-Maglie, col N. 445 e nelle pagine dal 5 al 13 riportare nelle sedi opportune i nomi delle stazioni della Ferrovia stessa col relativo N. 445 della linea.

Infine opportune aggiunte saranno da introdursi anche nell' « Elenco alfabetico delle marche di proprietà dei veicoli italiani ed esteri (Edizione 1° Gennaio 1910) ».

DISPOSIZIONI TRANSITORIE.

Si avverte che, sino a nuova disposizione, il servizio cumulativo di cui si tratta è limitato ai tronchi Nardò-Casarano e Maglie-Gagliano della Ferrovia Nardò-Tricase-Maglie.

In conseguenza, il servizio cumulativo per i trasporti di viaggiatori, bagagli e cani, e merci, per ora avrà luogo, *pel transito di Nardò,* con le sole stazioni di Galatone Città, Neviano-Aradeo-Secli, Tuglie, Parabita, Matino e Casarano e, *pel transito di Maglie,* con le sole stazioni di Muro Leccese, Sanarica, Poggiardo, Spongano, Specchio-Miggiano-Montesano, Tricase, Alessano-Corsano e Gagliano Leuca, e, limitatamente ai trasporti di viaggiatori, bagagli e cani, anche con le fermate di Tiggiano e Andrano Castiglione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 332. (Servizio VII).

Estensione di servizio nella fermata di Villanova D'Ardenghi.

La fermata di Villanova d'Ardenghi, della linea Vercelli-Stradella, attualmente ammessa ai trasporti di viaggiatori, bagagli e cani, e delle merci a Grande Velocità limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di Kg. 50 cadauno, a datare dal 1° Novembre 1911, ferme restando le abilitazioni pei viaggiatori, bagagli e cani, viene altresì ammessa ai trasporti, tanto in servizio interno che in servizio cumulativo italiano, di merci a Grande Velocità ed a Piccola Velocità Ordinaria limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di Kg. 100 cadauno.

In conseguenza di quanto sopra si dovrà:

— nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° Luglio 1908) » a pagina 106, di contro al nome della stazione di Villanova d'Ardenghi, nella colonna (8), sostituire il richiamo (3) con (4), e nella colonna (10) aggiungere O (4);

— nella « Prefazione Generale all'Orario Generale di Servizio (Parte seconda) » a pagina 13, sostituire l'indicazione L G, esposta di contro al nome di Villanova d'Ardenghi con la seguente: *L O - a.*

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 333. (SERVIZIO II).

Variazioni al testo della nomenclatura dei conti dal 1911-12.

(Vedi Ordini di Servizio N. 161 e 230-1911).

Pag. 14 — Al conto 22 di entrata aggiungere il sottoconto: K) - *Terremoto del 28 dicembre* 1908, col N. 83 bis, di partitario.

L'attuale sottoconto *K* modificherà conseguentemente la caratteristica in *L*.

Pag. 16 — Aggiungere il nuovo conto di entrata:

40-*bis* — *Sovvenzioni del Tesoro per l'acquisto di* 4000 *carri e costruzione di relativi parchi e mezzi di riparazione*, col N. 132 *bis* di partitario.

Pag. 22 — Sopprimere il conto *84* di entrata. *Somme introitate per conto delle cessate gestioni.*

Gli attuali sottoconti saranno considerati come facenti parte del successivo conto *85*, al quale dovranno conseguentemente attribuirsi le scritture ora esistenti.

Pag. 32 — Al conto 10 A. di spesa, sopprimere il sottoconto: 5. *Personale ausiliario.*

Pag. 33 — Al conto 10 B. di spesa, sopprimere il sottoconto: 5. *Personale ausiliario.*

Pag. 41 — La dizione del conto 25 di spesa, viene così trasformata: 25. *Forniture, spese ed acquisti*:

A) *Forniture di magazzino*:
1. *Avvisi, orari e pubblicazioni diverse* (648).
2. *Biglietti per viaggiatori* (649).
3. *Materie impiegate in campioni e prove* (650).

B) *Spese dirette*:
1. *Avvisi, orari e pubblicazioni diverse* (650 bis).
2. *Materie impiegate in campioni e prove* (650 ter).

Pag. 42 — All'annotazione posta di contro al conto *28 C* di spesa, aggiungere:

Escluse le spese per la difesa legale dell'Amministrazione, che vanno imputate al successivo contro 34.

Pag. 44 — Aggiungere il nuovo conto di spesa:

41-*bis* — *Gratificazioni in dipendenza delle economie sulle spese di personale*, (art. 3 della legge 13 aprile 1911, N. 310), col N. *690* di partitario.

Pag. 45 — Alla dizione del sottoconto *E* del conto *50* di spesa, sopprimere le parole « *le spese* » sostituendole colla parola « *lavori* ».

Pag. 46 — Sotto l'intestazione del paragrafo 2 - Spese accessorie ecc. aggiungere il nuovo conto:

57-*bis* — *Spese del terremoto del* 28 *dicembre* 1908, col N. 743 di partitario.

Pag. 48 — Per l'avvenuta soppressione del sottoconto B, del conto 69 di spesa, i sottoconti C, D, E, F prenderanno la caratteristica progressiva di *B*, *C*, *D* ed *E*, conservando gli attuali numeri di partitario dal 791 al 794.

Pag. 51 — L'attuale dizione del conto 83 di spesa, viene così modificata:

83 — *Manutenzione ordinaria.*

L'attuale dizione del conto 85 di spesa, viene così modificata:
85 - *Spese di amministrazione, custodia e diverse.*

L'attuale dizione del conto 87 di spesa, viene così modificata:
87 - *Manutenzione straordinaria.*

Pag. 54 — Sopprimere il conto 111 di spesa. *Pagamenti fatti per conto delle cessate gestioni.*

Gli attuali sottoconti saranno considerati come facenti parte del conto 112 successivo, al quale dovranno conseguentemente essere attribuite le scritture ora esistenti.

Pag. 60 — La dizione del conto 35 fuori bilancio, viene modificata nella seguente: 35 - *Tesoro dello Stato. - Fondo per il rinnovamento dei galleggianti.*

Al conto transitorio 121 sopprimere i seguenti sottoconti:

Pag. 69 — « *Sospesi* (*ex* 86) ».

Pag. 70 — « *Debitori e Creditori diversi* (*ex* 95) » - « *Cessate gestioni* (*ex* 115) » - « *Gestione speciale della linea Palermo-Trapani dal* 1° *Gennaio* 1905 *al* 30 *Giugno* 1907 (*ex* 115 *bis*) » - « *Lavori e provviste per conto del Consorzio autonomo del Porto di Genova* (*ex* 117) ».

Ordine di Servizio N. 334 (Servizio VIII).

Servizio italo-belga

(Vedi Ordine di Servizio N. 318-1911).

Con effetto dal 18 ottobre 1911 dovranno introdursi nella tariffa diretta italo-belga le seguenti aggiunte:

pag. 49 — *Prescrizioni generali per l'applicazione delle tariffe.*

Nelle prescrizioni per le spedizioni dal Belgio all'Italia aggiugere la voce:

« Minerali metalliferi allo stato naturale, di zinco (blenda e calamina) ».

Pag. 58. — *Nomenclatura e classificazione delle merci.* - Dopo la voce: « 139/154 *Metalli* ecc. » aggiungere la seguente:

Minerali metalliferi allo stato naturale, di zinco, (blenda e calamina)	3	1	21	8	23	2	20-*a*	21

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 335. (Servizi VII e VIII).

Limitazioni di servizio nelle stazioni.

(Vedi Ordine di Servizio N. 245-1908)

Il comma *d*) dell'Ordine di Servizio N. 245-1908 deve essere modificato come appresso:

d) agli altri servizi si deve provvedere con agente idoneo; e dove trovisi soltanto un deviatore o un manuale e il servizio viag-

giatori e bagagli sia assai limitato, si dovrà disporre che i viaggiatori in partenza vengano consegnati al capo-treno; questi rilascierà il prescritto mod. I-204 ai viaggiatori a tariffa ordinaria e provvederà perchè a quelli muniti di richiesta di viaggio a prezzo ridotto sia rilasciato il biglietto dalla stazione di arrivo, se questa è situata sulla stessa linea, oppure dalla stazione di diramazione se i viaggiatori sono diretti su altre linee.

Le spedizioni di bagagli e di cani verranno effettuate a norma di quanto è stabilito dall'articolo 31 delle Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori e bagagli — servizio delle case cantoniere — col pagamento delle tasse alla stazione di arrivo.

Quando, per i treni pei quali le stazioni sono disabilitate al movimento, il servizio restante ha una certa importanza, le stazioni stesse funzioneranno completamente come case cantoniere per il servizio viaggiatori, bagagli e cani, con l'osservanza di quanto è stabilito dagli articoli 25 e 31 delle dette Norme, provvedendo però direttamente alla contabilizzazione dei biglietti distribuiti.

Conformi modificazioni verranno apportate all'apposita tabella della prefazione dei libri-orario, in occasione della prima ristampa dei medesimi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 336 (Servizio VII).

Trasformazione della casa cantoniera di Treviso Porta Cavour in fermata.

A datare dal 1° Novembre 1911, la Casa Cantoniera di Treviso Porta Cavour della linea Treviso-Belluno, viene trasformata in fermata ed ammessa al servizio dei viaggiatori, bagagli e cani senza alcuna limitazione.

In relazione a quanto sopra, nella « Prefazione Generale all'Orario di Servizio 1° ottobre 1911 (Parte seconda) » e nel Volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni

della Rete dello Stato (Edizione 1° Luglio 1908) » e nei prontuari delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni, si dovranno praticare le aggiunte e modificazioni di cui all'allegato A al presente Ordine di Servizio.

La fermata di Treviso Porta Cavour effettuerà il versamento degli introiti alla Cassa Compartimentale, in Bologna, quattro volte al mese e quindi il nome della fermata stessa sarà da indicarsi nel prospetto del Compartimento di Venezia allegato all'Ordine di Servizio N. 275-1908, colla lettera F.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 337. (Servizio VIII).

Viaggi a tariffa differenziale *A*.

(Vedansi Ordini di Servizio N. 60 e 143 del 1908 e N. 17, 71, 93, 114 e 279 del 1911)

Nel prospetto delle deviazioni annesso all'Ordine di Servizio N. 60-1908 devono essere praticate le aggiunte seguenti:

DA A o viceversa	Via più breve	Deviazione	Km. di maggior percorso
Monselice-Piacenza	Mantova-Codogno	Bologna	60

N. B. Analoga aggiunta dovrà praticarsi anche nell'elenco delle deviazioni facente parte dell'Allegato N. 14 al Regolamento pei trasporti militari (edizione Luglio 1911).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 338. (Servizio VIII).

Servizio Italo-Germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 283-1911).

Col 1° Novembre 1911 viene pubblicato un 28° supplemento alla tariffa italo-germanica, comprendente per la parte italiana, fra l'altro, la ammissione di Sampierdarena (Cornigliano Campi) al servizio diretto con prezzi per tutte le eccezionali, cui è ammessa Sampierdarena Stazione, e per la parte estera l'aggiunta di prezzi nelle tariffe generali ed eccezionali per diverse stazioni germaniche.

Questo supplemento verrà distribuito, come di consueto, dall'Ufficio Contabilità Prodotti di Firenze alle stazioni ed agli Uffici interessati, con una scorta in più alle stazioni principali per la vendita al pubblico al prezzo di centesimi 5 per esemplare.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 339 (Servizio VIII).

Servizi internazionali.

Allo scopo di facilitare alle stazioni la ricerca dei prezzi relativi alla percorrenza italiana, contenuti presentemente nelle singole tariffe pei diversi servizi con l'estero, si è ritenuto opportuno di raccogliere tali prezzi in un unico fascicolo, intitolato:

« Prezzi applicabili sulla percorrenza italiana ai trasporti di
« merci e veicoli a grande velocità, a piccola velocità accelerata ed
« a piccola velocità ordinaria, effettuati in servizio diretto interna-
« zionale ».

Per ora il fascicolo pubblicato *con la data del* 1° *novembre* 1911, contiene i prezzi pei seguenti cinque servizi internazionali:

a) italo-austro-ungarico
b) » belga.
c) » germanico
d) » neerlandese
e) » svizzero

ma in seguito dovrà pure comprendere quelli del servizio italo-francese (servizio con la P. L. M. ed oltre la P. L. M.).

Ciò premesso, si avverte che la pubblicazione si divide in sei parti di cui la *prima* contiene:

Le avvertenze relative ai prezzi per la percorrenza italiana;

le tariffe a grande velocità per merci e veicoli;

le tariffe speciali N. 55 e 56 a piccola velocità accelerata;

le tariffe a piccola velocità ordinaria per le classi differenziali 1-23 e pei veicoli;

le sovratasse per la dichiarazione dell'interesse alla riconsegna;

le norme per la distinzione delle barre piatte dalle lamiere e dalle piastre, ed infine

le tariffe per le operazioni e formalità presso le dogane italiane nelle stazioni internazionali.

Detta *prima parte* è comune ai cinque servizi internazionali citati sub *a*)-*e*), salvo le eccezioni ed esclusioni che vi figurano per uno od altro dei servizi stessi.

Le *altre cinque parti*, di cui ognuna si riferisce ad un dato servizio diretto, contengono ciascuna la tariffa speciale per le merci in transito e le tariffe eccezionali in vigore per ognuno dei detti servizi diretti.

I prezzi della *parte prima*, nonchè quelli della tariffa di transito e delle tariffe eccezionali in *servizio italo-germanico*, trovano applicazione immediata, mentre i prezzi relativi al servizio diretto italo-austro-ungarico, italo-belga, italo-neerlandese ed italo-svizzero entreranno in vigore con la data che verrà partecipata alle stazioni, in tempo utile, con successivi Ordini di Servizio.

Per effetto della pubblicazione in parola, nella parte II-A, (Prezzi per la percorrenza italiana) *del servizio italo-germanico*,

viene fin d'ora annullata la parte relativa ai prezzi di trasporto, restando soltanto in vigore l'elenco delle stazioni italiane, ristampatosi col 19° Supplemento.

Colla data del 1° novembre 1911 cesserà quindi, pei trasporti in *servizio italo-germanico*, l'applicazione degli aumenti contenuti nel relativo foglio di modificazioni ed aggiunte diramatosi coll'Ordine di Servizio N. 118-1911.

Per quanto concerne invece gli altri 4 servizi diretti sopra indicati, nonchè i servizi italo-francese (P. L. M.) italo-francese (oltre la P. L. M.) ed italo-ungherese (via Fiume) continueranno, fino a nuovo avviso, a valere i prezzi delle rispettive vigenti tariffe dirette, aumentati beninteso delle quote stabilite nei fogli di modificazioni ed aggiunte, pubblicati col già citato Ordine di Servizio N. 118-1911.

Si avverte infine che il cointeso fascicolo verrà distribuito, come di consueto, alle stazioni interessate dall'Ufficio Contabilità Riassuntiva di Firenze, e che le stazioni principali ne riceveranno una scorta in più per la vendita al pubblico al prezzo di L. 2,25 per ciascuna copia.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 340. (Servizio IV).

Nomina dei rappresentanti del personale di cui l'art. 12 della legge 13 aprile 1911, n. 310.

Si porta a conoscenza del personale l'elenco dei rappresentanti e dei delegati di categoria, nonchè dei rispettivi supplenti, stati eletti in applicazione dell'Art. 12 della legge 13 aprile 1911, N. 310, e del regolamento approvato con Decreto ministeriale del 20 Maggio 1911.

Categoria 1ª

Capi divisione — Ispettori capi — Cassieri principali

Rappresentante: **Pietri** cav. ing. Giovanni.

Rappresentante supplente: **Nardi** cav. ing. Francesco.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	DEGAUDENZI cav. ing. Rocco — Ispettore capo - Sez. Mant. Torino C.	CALEF cav. ing. Giulio — Ispettore capo - Div. Mov. Traff. Torino.
Genova	SANTORO cav. ing. Filippo — Ispettore capo - Div. Traz. Mat. Genova.	VIGLIONE cav. ing. Ottavio — Ispettore capo - Sez. Mov. Genova.
Milano	CONFALONIERI cav. ing. Marsilio — Ispettore capo - Sez. Traz. Milano.	ANGHILERI cav. ing. Carlo — Ispettore capo - Sez. 1ª Mov. Milano.
Venezia	SCHIAVON cav. ing. Antonio — Ispettore capo - Div. Mov. Traff. Venezia.	FORLANI cav. ing. Giuseppe — Ispettore capo - Sez. Mant. Ferrara.
Firenze	NARDI cav. ing. Francesco — Ispettore capo - Serv. C.le XI, Bologna	ORSO cav. ing. Quinto — Capo divisione - Div. Traz. Mat. Firenze.
	Rappresentante supplente	
Ancona	PIETRI cav. ing. Giovanni — Ispettore capo - Div. Mov. Traff. Ancona.	GRECCHI cav. avv. Mario — Ispettore capo - Uff. legale comp. Ancona.
	Rappresentante	
Roma	SILVESTRE comm. avv. Giuseppe — Capo divisione - Serv. C.le III, Roma.	FABRIS cav. ing. Abdelcader — Ispettore capo - Div. Traz. Mat. Roma.
Napoli	RIZZO cav. ing. Aristide — Ispettore capo - Div. Traz. Mat. Napoli.	BAGGI avv. Annibale — Ispettore capo - Div. Mov. Traff. Napoli.
Reggio C.	MAZIO cav. ing. Edoardo - Ispettore capo - Div. Mant. Serv. Napoli (linee calabresi).	MORCEN ing. Vincenzo — Ispettore capo Div. Mov. Traff. Napoli (linee calabresi).
Palermo	BARBERI cav. ing. Paolo — Ispettore capo - Sez. Mant. Messina.	FIORINA cav. ing. Eugenio — Ispettore capo - Div. Mov. Traff. Palermo.

Categoria 2ª

Cassieri di 1° grado — Ispettori principali — Cassieri di 2° grado Ispettori — Allievi ispettori

Rappresentante: **Dore** ing. Silvio.
Rappresentante supplente: **Bongioanini** ing. Amedeo.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	FERRERO ing. Ernesto — Ispettore - Ufficio Collaudi Torino.	GIACHERI cav. Angelo — Ispettore - Sez. 2ª Mov. Torino.
Genova	SCLAVO cav. Giuseppe — Ispettore princ. - Sez. Mov. Genova.	TROMBETTA ing. Amedeo — Ispettore - Dep. loc. Genova B.
Milano	PETTENATI ing. Achille — Ispettore P.le - Sez. Ovest Mant. Milano.	PORTA avv. Carlo — Ispettore - Uff. legale comp. Milano.
Venezia	BONGIOANINI ing. Amedeo — Ispettore P.le - Sez. Traz. Venezia. **Rappresentante supplente**	VITI ing. Domenico — Ispettore - Sez. Mant. Udine.
Firenze	CANDELORO dott. Vincenzo — Ispettore P.le - Serv. cent. XI, Bologna.	VELANI ing. Luigi — Ispettore P.le - Serv. Cent. X, Firenze.
Ancona	LEITENITZ avvocato Augusto — Ispettore P.le - Uff. legale comp. Ancona.	GIACHETTI rag. Edoardo — Ispettore P.le - Div. Mov. Traff. Ancona.
Roma	DORE ing. Silvio — Ispettore P.le - Sez. Est Mant. Roma. **Rappresentante**	ALBIZZI cav. Augusto — Ispettore - Div. Mov. Traff. Roma.
Napoli	RENDA ing. Domenico — Ispettore P.le - Sez. Mant. Napoli.	PERUCATTI ing. Filippo — Ispettore - Div. Traz. Mat. Napoli.
Reggio C.	BOSCO LUCARELLI ing. Pier Celestino — Ispettore - Div. Mant. Serv. Napoli (linee calabresi).	(1) ...
Palermo	ARCURI avv. Emilio — Ispettore - Uff. legale comp. Palermo.	CARACCIOLO ing. Lorenzo — Ispettore P.le - Sez. Mant. Catania.

(1) Eletto l'Ispettore Principale **Arzano** Pietro che ha rinunciato alla carica.

Categoria 3ª

Capi ufficio — Sotto ispettori — Sotto cassieri — Controllori di 1° grado — Sotto capi ufficio — Segretari amministrativi — Segretari di ragioneria — Capi sezione amministrativi.

Rappresentante: **Menizzi** Cesare.

Rappresentante supplente: **Pogliani** Oreste.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	MENIZZI Cesare — Controllore di 1° gr.° - Sez. 1ª Mov. Torino. **Rappresentante**	BALDACCI Guido — Capo ufficio - Contr. Prod. Torino.
Genova	PICOZZI Mauro — Sotto capo ufficio - Sez. Mov. Genova.	NOFERI Elia — Capo ufficio - Rag. comp. Genova.
Milano	CALDARA Carlo — Sotto capo ufficio - Div. Mov. Traff. Milano.	BERNIERI Achille — Sotto capo ufficio - Div. Traz. Mat. Milano.
Venezia	GENESIO Domenico — Sotto capo ufficio - Div. Mant. Sorv. Venezia.	GHIGI Edgardo — Capo ufficio - Div. Mov. Traff. Venezia.
Firenze	GAGLIARDI Luigi — Capo ufficio - Serv. C.le X, Firenze.	MAGGESI Arturo — Sotto capo ufficio - Serv. C.le XI, Bologna.
Ancona	PARI Ugo — Capo ufficio - Div. Mov. Traff. Ancona.	BASTIANINI Augusto — Capo ufficio - Rag. comp. Ancona.
Roma	POGLIANI Oreste — Capo ufficio - Serv. C.le II, Roma. **Rappresentante supplente**	ALLAMANDOLA Eusebio — Sotto capo ufficio - Serv. C.le VII, Roma.
Napoli	PISCOPO Alfonso — Sotto capo ufficio - Div. Mov. Traff. Napoli.	MOTTOLA Ignazio — Sotto capo ufficio - Div. Mov. Traff. Napoli.
Reggio C.	NAVALE Gio Batta — Contr. di 1° gr.° - Rip. Veicoli, Reggio.	GRAZIANI Enrico - Sotto capo ufficio - Div. Mant. Sorv. Napoli (linee calabresi).
Palermo	SAMPIERI Nicolò — Capo sez. amm.vo - Rag. comp. Palermo.	DONATUTI geom. Angelo — Capo ufficio - Div. Mant. Sorv. Palermo.

Categoria 4ª

Applicati tecnici principali — Applicati tecnici — Assistenti dei lavori Assistenti tecnici

Rappresentante: **Citernesi** geom. Lorenzo.
Rappresentante supplente: **Casilli** Onofrio.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	BETTINI Vittorio — Applic. tec. prin.le - Div. Traz. Mat. Torino.	MACIOTTA-ROLANDIN Gio Batta — Assist. dei lavori - Sez. Mant. Torino.
Genova	MORSELLI Quirino — Applic. tecn. - Div. Mant. Serv. Genova.	MONTANARI geom. Luigi — Assist. tecnico - Sez. Mant. Savona.
Milano	MOMBELLI Giuseppe — Assist. dei lavori - Sez. Ovest. Mant. Milano.	VILLA Giovanni — Applic. tecnico - Sez. Est Mant. Milano.
Venezia	BOGGIO CAROCCA Secondo — Appl. tec. princ.le - Sez. Mant. Venezia.	BOSCOLO geom. Altimio — Assist. dei lavori - Sez. Mant. Padova.
Firenze	CITERNESI geom. Lorenzo — Assist. dei lavori - Sez. Mant. Firenze. **Rappresentante**	DONATI Giuseppe — Applicato tecnico - Sez. Mant. Bologna.
Ancona	DEANGELI Attilio — Applic. tecnico - Sez. Mant. Rimini.	FERRANTE geom. Vincenzo — Assist dei lavori - Sez. Mant. Castell. Adr.
Roma	GATTI Aldemiro — Applic. tecn. princ.le - Sez. Nord Mant. Roma.	DUVAL Carlo — Assist. dei lavori - Serv. C.le XII, Roma. (Raccordo Term. Trast.).
Napoli	CASILLI Onofrio — Applic. tecnico - Div. Mant. Serv. Napoli. **Rappresentante supplente**	GATTO Vincenzo — Applic. tecn. - Sez. Traz. Foggia.
Reggio C.	SCAMBIA Vitaliano — Assist. dei lavori - Sez. Mant. Paola.	LAVINI Lavinio — Assist. dei lav. - Sez. Mant. Paola.
Palermo	ROSSETTO Achille — Assist. dei lavori - Sez. Mant. Catania.	SICILIANO Nicolò — Applicato tecn. - Sez. Mant. Palermo.

Categoria 5ª

Capi disegnatori — Disegnatori principali — Disegnatori Aiutanti disegnatori

Rappresentante: **Bruschetti** Mario.
Rappresentante supplente: **Bordini** Ettore.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	IVIGLIA geom. Guido — Disegnatore. Div. Mant. Sorv. Torino.	RICCA Teodoro — Disegnat. prin. Div. Mant. Sorv. Torino.
Genova	FERNI Giuseppe — Capo disegnatore - Div. Mant. Sorv. Genova.	SCHEZZINI Giovanni Disegnatore - Sez. Mant. Genova B.
Milano	BRUSCHETTI Mario — Disegnatore - Sez. est Mant. Milano. **Rappresentante**	NERI Ruggero Disegnatore - Sez. est Mant. Milano.
Venezia	PATUZZI Gio Batta — Capo disegnatore - Div. Mant. Sorv. Venezia.	SPAZZI Fabio — Disegnatore - Sez. est. Mant. Verona.
Firenze	GABRIELLI Gino — Capo disegnatore - Serv. C.le X, Firenze.	PENNA Ambrogio — Disegnatore - Serv. C.le X, Firenze.
Ancona	FRABONI geom. Guido — Disegnatore - Div. Mant. Sorv. Ancona.	PINZA Giovanni — Disegnatore - Officine Rimini.
Roma	BORDINI Ettore — Disegnatore - Div. Mant. Sorv. Roma. **Rappresentante supplente**	RICCI Giulio — Disegnat. prin.le - Serv. C.le XII, Roma.
Napoli	TRAMA Luigi — Disegnatore - Sez. nord Mant. Napoli.	BONELLI Tito — Disegnat. princ. Div. Mant. Sorv. Napoli.
Reggio C.	COMI CALABRO' Giuseppe — Disegnat. prin.le - Div. Mant. Sorv. Napoli (linee calabresi).	LOCORATOLO geom. Antonio — Disegnatore - Ufficio costruz. Paola.
Palermo	DENARO Vincenzo — Disegnatore - Div. Mant. Sorv. Palermo.	MASSOLO Oreste — Disegnatore - Div. Mant. Sorv. Palermo.

Categoria 6ª

Applicati principali** (esclusi quelli dei Magazzini e delle Stazioni)* — ***Controllori di 2° grado — ***Applicati e Contabili** (esclusi quelli dei Magazzini, delle Stazioni e dei Treni)* — ***Impiegati** (esclusi quelli delle Stazioni* — ***Commessi d'officina***

Rappresentante: **Alessandrini** Alessandro.
Rappresentante supplente: **Mascia** Gaetano.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	CAPECCHI Alberto — Applicato - Contr. Prod. Torino.	ROSSI Felice — Applicato - Sez. Traz. Alessandria.
Genova	FRUMENTO Francesco — Applic. prin.le - Sez. Mov. Genova.	GIORGI dott. Francesco — Applicato - Uff. legale comp. Genova.
Milano	BAGLIONI Gino — Applicato - Sez. II Mov. Milano.	LUZZATTO Enrico — Applicato - Sez. Mov. Piacenza.
Venezia	FERRONI rag. Giuseppe — Applicato - Sez. Mov. Verona.	SEGA Guido — Applicato - Div. Mov. Traff. Venezia.
Firenze	ALESSANDRINI Alessandro — Applicato princ.le - Controllo Prod. Firenze. **Rappresentante**	FABRI Ildebrando — Applicato - Serv. C.le XI, Bologna.
Ancona	MARCHETTI Aroldo — Applicato - Div. Mov. Traff. Ancona.	MECOZZI Goffredo — Applicato - Div. Mov. Traff. Ancona.
Roma	DOMINICI Vincenzo — Applicato Princ.le - Serv. C.le VII, Roma.	LOMBARDO rag. Michele — Applicato - Serv. C.le VI, Roma.
Napoli	MASCIA Gaetano — Applicato P.le - Div. Traz. Mat. Napoli. **Rappresentante supplente**	PIROVINE Enrico — Applicato - Rag. comp. Napoli.
Reggio C.	CONDO' Pasquale — Applicato - Div. Mov. Traff. Napoli (linee calabresi).	PICARELLI Salvatore — Applicato - Div. Mant. Serv. Napoli (linee calabresi).
Palermo	BONANNO Raffaele — Applicato - Div. Mov. Traff. Palermo.	RINAUDO Eduardo — Applicato - Div. Traz. Mat. Palermo.

Categoria 7ª

***Aiutanti applicati** (Esclusi quelli dei Magazzini, dei Riparti tecnici, delle Stazioni e dei Treni)*

Rappresentante: **De Francesca** Saverio.
Rappresentante supplente: **Perruzza** Calcedonio.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	CHINAZZI Bartolomeo — Aiut. applic. - Sez. Mov. Alessandria.	DE MARTINO Alberto — Aiut. applic. - Contr. Prod. Torino.
Genova	OTTINO Luigi — Aiut. applic. - Rag. comp. Genova.	SGORBINI Mentore — Aiut. applic. - Sez. Mov. Genova.
Milano	DE MARTINI Felice — Aiut. applic. - Div. Mov. Traff. Milano.	GRILLI Francesco — Aiut. applic. - Sez. ovest Mant. Milano.
Venezia	CARMINATI Ferruccio — Aiut. applic. - Sez. Mov. Venezia.	MARTINATO Anselmo — Aiut. applic. - Div. Mov. Traff. Venezia.
Firenze	PERRUZZA Calcedonio — Aiut. applic. - Controllo P.tti, Firenze. **Rappresentante supplente**	SEVERI Arturo — Aiut. applic. - Serv. C.le XI, Bologna.
Ancona	DE FRANCESCA Saverio — Aiut. applic. - Div. Mov. Traff. Ancona. **Rappresentante**	MEZZETTI Leonello — Aiut. applic. - Div. Mov. Traff. Ancona.
Roma	NARDI Carlo — Aiut. applic. - Uff. legale comp. Roma.	DURVAL Carlo — Aiut. applic. - Serv. C.le VI, Roma.
Napoli	PATRILLO Mario — Aiut. applic. - Deleg. Cir. Veic. Napoli.	VIGNERI Antonio — Aiut. applic. - Sez. Mov. Foggia.
Reggio C.	RIZZO Francesco — Aiut. applic. i. p. - Div. Mov. Traff. Napoli. (linee calabresi).	SALOMÈ Eugenio — Aiut. applic. - Sez. Mant. Paola.
Palermo	VIVONA Simone — Aiut. applic. i. p. Div. Mov. Traff. Palermo.	LOJACONO Manlio — Aiut. applic. i. p. - Uff. costruz. Palermo.

Categoria 8ª

Scrivane

Rappresentante: **Cinato** Denina Maria.

Rappresentante supplente: **Bucciantini** Mary.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino		
	CINATO Denina Maria — Scrivana - Contr. Prod. Torino. **Rappresentante**	SEGRE Stella Vittoria — Scrivana - Uff. legale comp. Genova.
Genova		
Milano		
Venezia	SIBELLATO Silvia — Scrivana - Sez. Mov. Venezia.	OPERTI Amelia - Scrivana - Rag. comp. Milano.
Firenze	BUCCIANTINI Mary — Scrivana - Contr. Prod. Firenze. **Rappresentante supplente**	SÜSSBERG Laura — Scrivana - Serv. C.le XI, Bologna.
Ancona		
Roma	MOZZONI dott. Luigia — Scrivana - Serv. C.le I, Roma.	ANDREOLI Delia — Scrivana - Serv. C.le II, Roma.
Napoli		
Reggio C.	BISCIONI Aurelia — Scrivana - Div. Mov. Traff. Napoli (linee calabresi).	DI MATTIA Concetta — Scrivana - Uff. leg.le comp. Napoli (linee calabresi).
Palermo	VIOLANTE Vittoria — Scrivana - Div. Mov. Traff. Palermo.	LA PAGLIA Immacolata — Scrivana - Div. Traz. Mat. Palermo.

Categoria 9ª

Capi uscieri — Uscieri — Portieri — Inservienti — Manovali *(uffici)*

Rappresentante: **Tordella** Ferdinando.
Rappresentante supplente: **Pozzi** Paolo.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	TORDELLA Ferdinando — Usciere - Div. Mant. Serv. Torino. **Rappresentante**	GIGANTI Gio Batta — Usciere - Contr. Prod. Torino.
Genova	OTTONELLO Gerolamo — Portiere - Sez. Mant. Genova C.	TRIVARELLI Alfonso — Portiere - Sez. Mov. Genova.
Milano	SPELTA Giuseppe — Usciere - Rag. comp. Milano.	COLNAGHI Luigi — Portiere - Div. Mant. Serv. Milano.
Venezia	CHIECO Leonardo — Usciere - Uff. legale comp. Venezia.	DELFINI Ferruccio — Manovale - Rag. comp. Venezia.
Firenze	ORI Silvio — Usciere - Serv. C.le XI, Bologna.	ROSIGNOLI Dorino — Portiere - Contr. Prod. Firenze.
Ancona	PIERANI Cesare — Usciere - Div. Mant. Serv. Ancona.	DEANGELIS Pietro — Usciere - Div. Mov. Traff. Ancona.
Roma	POZZI Paolo — Usciere - Serv. C.le IX, Roma. **Rappresentante supplente**	RONCONI Egisto — Manovale - Serv. C.le II, Roma.
Napoli	PILLARI Michele — Usciere - Div. Traz. Mat. Napoli.	SANTINI Giuseppe — Usciere - Div. Traz. Mat. Napoli.
Reggio C.	LICORDARI Litterio — Portiere - 4ª Rip. Mov. Reggio C.	CIRIACO Angelo — Manovale i.p. - Div. Mant. Serv. Napoli (linee calabresi).
Palermo	MISIANO Giuseppe — Capo usciere - Div. Mov. Traff. Palermo.	(1)

(1) Eletto l'Usciere Traina Stefano che ha rinunciato alla carica.

Categoria 10ª

Capi magazzino di 1° grado — Capi magazzino di 2° grado — Applicati principali — Sotto capi magazzino — Capi gestione

Rappresentante: **Ganassin** Sante.
Rappresentante supplente: **Cavallera** dott. Emilio.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino – Genova	CAVALLERA dott. Emilio — Capo gestione - Mag. stampe, Torino.	BIANNUCCI Pietro — Capo mag. di 2° gr.° - Mag. appr. Torino O. N.
	Rappresentante supplente	
Milano	GANASSIN Sante — Capo mag. di 1° gr.° - Mag. appr. Milano. **Rappresentante**	LAJOLO geom. Oreste — Capo mag. di 2° gr. - Mag. appr. Gallarate.
Venezia	BARADEL dott. Federico — Capo gestione - Magazz. Venezia.	CERANTO Luigi — Capo gestione - Magazz. Verona.
Firenze	BIANCHINI DEGL'INNOCENTI Virgilio — Capo mag. di 1° gr.° - Mag. Mat. Firenze.	SOLIGO Pietro — Applicato P.le - Magazz. Firenze.
Ancona – Roma	MAGNANINI Giberto — Capo gestione - Mag. approv. Rimini.	RIVERA rag. Alberto — Capo gestione - Magazz. Roma.
Napoli – Reggio C.	MAIONE Ernesto — Capo mag. di 2° gr. - Mag. appr. Taranto.	CUCURULLO Tito — Capo gestione - Mag. appr. Granili.
Palermo	RONSISVALLE (1) Benedetto — Capo mag. di 2° gr. - Mag. appr. Palermo.	

(1) Eletto Delegato supplente. — Diventato effettivo essendo decaduto da questa carica il Sig. Mercadante Vito in forza del penultimo capoverso dell'art. 17 del Reg. 2-5-911 perchè degradato da Capo gestione ad Applicato.

Categoria 11ª

Applicati, Contabili e Aiutanti applicati *(addetti ai Magazzini e depositi combustibili)* — ***Sorveglianti dei Magazzini*** — ***Gerenti*** — ***Capi sorveglianti***

Rappresentante: **Cerruti di Castiglione** Vittorio.
Rappresentante supplente: **Vitari** Cesare.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	CERRUTI DI CASTIGLIONE Vittorio - Applicato - Mag. Arm. Torino. **Rappresentante**	PERINO Carlo - Sorvegl. dei mag. - Mag. app. ex Econ. Torino.
Genova	CAROSIO Gio Batta — Applicato - Magazz. Rivarolo.	PRUZZO Pietro — Applicato - Dep. comb. Rivarolo.
Milano	FRANCI Carlo Alberto — Aiut. applic. i. p. - Mag. appr. Milano.	CONTRI Aminta — Applicato - Mag. app. Milano.
Venezia	BRAGGIO Guido — Applicato - Magazz. Verona.	RAFFALDI Vittorio — Aiut. applic. - Mag. Verona.
Firenze	VITALI Vitichindo — Applicato - Mag. stampe Bologna.	RONCAGLI Giovanni — Aiut. applic. - Mag. Bologna.
Ancona	TISEO Domenico — Aiut. applic. i. p. - Magazz. Ancona. (ora al Deposito Locomotive di Avellino)	CIACCI Ettore — Applicato - Mag. Rimini.
Roma	FIORELLI Costanzo — Applicato - Serv. C.le VI, Roma.	LEFÈVRE Alberto — Aiut. applic. - Magazz. Roma.
Napoli / **Reggio C.**	VITARI Cesare — Aiut. applic. - Mag. approv. Granili. **Rappresentante supplente**	CAPUTO Vincenzo — Applicato - Mag. Foggia.
Palermo	D'AMICO Nicolò - Applicato - Magazz. Palermo.	CASELLI Edmondo — Applicato - Dep. comb. P.to Empedocle.

Categoria 12ª

Capi squadra dei magazzini — Manovali *(magazzini e depositi combustibili)*

Rappresentante: **Castellari** Pasquale.

Rappresentante supplente: **Bianchi** Natale.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	MOZZATI Roberto — Manovale - Mag. app. Torino Sm.	POZZI Paolo — Capo sq. dei mag. - Mag. ex Ec. Torino.
Genova	BIANCHI Natale — Capo squad. dei mag. - Dep. comb. Voghera. **Rappresentante supplente**	GHELARDONI Giuseppe — Capo sq. dei mag. - Mag. Rivarolo.
Milano	MALVICINO Carlo — Manovale Mag. app. Milano.	DONNARUMMA Giuseppe — Capo sq. dei mag. - Mag. app. Milano.
Venezia	ZUANETTI Giuseppe — Manovale - Magazz. Verona.	CAVAZZANI Gennaro — Capo sq dei mag. - Mag. Verona.
Firenze	CASTELLARI Pasquale — Manovale - Magazz. Lucca. **Rappresentante**	FABBRI Amilcare — Manovale - Magazz. Pisa.
Ancona	GALLO Dante — Manovale - Magazz. Ancona.	LUCIANETTI Silvio — Manovale - Mag. Ancona.
Roma	POPO GUERRIERO Raffaele — Manovale - Mag. app. Roma.	FALCIONE Costantino — Capo sq. dei mag. - Dep. comb. Roma Ter.
Napoli	SABATTINI Enrico — Capo sq. dei mag. - Mag. app. Granili.	CASTAGNARO Emanuele — Capo sq. dei mag. - Mag. Napoli.
Reggio C.	PELLICANO' Domenico — Capo sq. dei mag. - Mag. appr. Reggio C.	PANARIELLO Vincenzo — Capo sq. dei mag. - Dep. comb. Reggio C.
Palermo	CORSENTINO Giuseppe — Capo sq. dei mag. - Magazz. Messina.	BARRIERA Giuseppe — Manovale i. p. - Dep. comb. Catania.

Categoria 13ª

Sorveglianti della linea

Rappresentante: **Rossi** Luigi.
Rappresentante supplente: **Buttò** Salvatore.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	LIBOÀ Matteo — Sorvegl. della linea - Sez. Mant. Asti.	CERRINA Bartolomeo — Sorvegl. della linea - Sez. Mant. Bra.
Genova	MORI Emilio — Sorvegl. della linea - Sez. Mant. Genova C.	BAGNASCO Benedetto — Sorvegl. della linea - Sez. Mant. Savona.
Milano	BUSSO Paolo — Sorvegl. della linea - Sez. ovest Mant. Milano	CASARTELLI Pietro — Sorvegl. della linea - Sez. ovest Mant. Milano.
Venezia	BARBIERI Carlo — Sorvegl. della linea - Sez. Mant. Padova.	GALDOGNETTO Giuseppe — Sorvegl. della linea - Sez. Mant. Ferrara.
Firenze	NATALI Serafino — Sorvegl. della linea - Sez. Mant. Pisa.	PORCIANI Esmeraldo — Sorvegl. della linea - Sez. Mant. Pisa.
Ancona	FURNO Eugenio — Sorvegl. della linea - Sez. Mant. Rimini.	GALASSI Giuseppe — Sorvegl. della linea - Sez. Mant. Foligno.
Roma	ROSSI Luigi — Sorvegl. della linea - Sez. Mant. Sulmona. **Rappresentante**	DONFRANCESCO Pasquale — Sorvegl. della linea - Sez. sud Mant. Roma.
Napoli	CAMORALI Giovanni — Sorvegl. della linea - Sez. Mant. Lecce.	PETRINI Giuseppe — Sorvegl. della linea - Sez. Mant. Bari.
Reggio C.	DE RUGGIERO Nicola — Sorvegl. della linea - Sez. Mant. Catanzaro.	VOLPE Giovanni — Sorvegl. della linea - Sez. Mant. Paola.
Palermo	BUTTO' Salvatore — Sorvegl. della linea - Sez. Mant. Messina. **Rappresentante supplente**	RIZZO Tommaso — Sorvegl. della linea - Sez. prov. Mant. Palermo.

Categoria 14ª

Capi squadra cantonieri

Rappresentante: **Signorini** Camillo.
Rappresentante supplente: **Maniscalco** Francesco.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	VALENTE Francesco — Capo sq. cant. - Sez. Mant. Asti.	ALLOIS Feliciano — Capo sq. cant. - Sez. Mant. Torino.
Genova	BELLANDI Secondo — Capo sq. cant. - Sez. Mant. Savona.	ZAMBELLI Ignazio — Capo sq. cant. - Sez. Mant. Genova C.
Milano	MORAGHI Giovanni — Capo sq. cant. - Sez. ovest Mant. Milano.	BIANCHI Francesco — Capo sq. cant. - Sez. ovest Mant. Milano.
Venezia	TABANELLI Luigi — Capo sq. cant. - Sez. Mant. Padova.	BEDESCHI Domenico — Capo sq. cant. - Sez. Mant. Ferrara.
Firenze	SIGNORINI Camillo — Capo sq. cant. — Sez. Mant. Bologna. **Rappresentante**	COMASTRI Enrico — Capo sq. cant. - Sez. Mant. Bologna.
Ancona	VITTORINI Giovanni — Capo sq. cant. - Sez. Mant. Castell. Adr.	MARCHETTI Ottavio — Capo sq. cant. - Sez. Mant. Castell. Adr.
Roma	DONFRANCESCO Amato — Capo sq. cant. - Sez. Mant. Sulmona.	CEGLIE Andrea — Capo sq. cant - Sez. sud Mant. Roma.
Napoli	CAGNAZZO Raffaele — Capo sq. cant. - Sez. Mant. Lecce.	VELARDI Luigi — Capo sq. cant. - Sez. Mant. Lecce.
Reggio C.	COCO Rosario — Capo sq. cant. - Sez. spec. Mant. Reggio C.	QUATTRONE Antonio — Capo sq. cant. - Sez. spec. Mant. Reggio C.
Palermo	MANISCALCO Francesco — Capo sq. cant. - Sez. Mant. Palermo. **Rappresentante supplente**	ANTONUCCIO Pietro — Capo sq. cant. - Sez. Mant. Messina.

Categoria 15ª

Guardiani — Guardabarriere *(uomini)* **— Guardabarriere** *(donne)*
stabili e provvisorie

Rappresentante: **Lungarini** Giovanni.
Rappresentante supplente: **Fagnoni** Antonio.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	MAZZONE Bartolomeo — Guardiano - Sez. Mant. Bra.	CORINO Serafino — Guardiano - Sez. Mant. Bra.
Genova	FAGNONI Antonio — Guardiano - Sez. Mant. Genova C.le. **Rappresentante supplente**	SEMINO Francesco — Guardiano - Sez. Mant. Genova C.le.
Milano	BARBA Luigi — Guardiano - Sez. ovest Mant. Milano.	MORI Giovanni — Guardiano - Sez. ovest Mant. Milano.
Venezia	ALBIERI Ettore — Guardiano - Sez. Mant. Padova.	VINCASTRI Antonio — Guardiano - Sez. Mant. Padova.
Firenze	VERDI Ottavio — Guardiano - Sez. Mant. Pistoia.	FIDANZA Giuseppe — Guardiano - Sez. Mant. Pisa.
Ancona	MALIZIA Luigi — Guardiano - Sez. Mant. Foligno.	ACCILI Francesco — Guardiano - Sez. Mant. Aquila.
Roma	LUNGARINI Giovanni — Guardiano - Sez. Mant Sulmona. **Rappresentante**	TURSINI Raffaele — Guardiano - Sez. Mant. Sulmona.
Napoli	ATTORRE Michele Arcangelo — Guardiano - Sez. Mant. Bari.	PANARO Antonio — Guardiano - Sez. Mant. Lecce.
Reggio C.	....	....
Palermo	SCHIRICO Biase — Guardiano - Sez. Mant. Paola.	MAGLIO Carmine — Guardiano - Sez. Mant. Paola.

Categoria 16ª

Guardiani cantonieri — Cantonieri — Manovali (mantenimento)

Rappresentante: **Mezzadri** Menotti.

Rappresentante supplente: **Fava** Vincenzo.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	PARIGI Domenico — Cantoniere - Sez. Mant. Torino.	BERRUTI Augusto — Cantoniere - Sez. Mant. Bra.
Genova	TOSCANI Filippo — Cantoniere - Sez. Mant. Voghera.	FOCACCI Antonio — Cantoniere - Sez. Mant. Genova C.le.
Milano	COSTA Gio Batta — Cantoniere i. p. - Sez. ovest Mant. Milano.	BARNABONE Camillo — Cantoniere - Sez. ovest Mant. Milano.
Venezia	FAVA Vincenzo — Cantoniere - Sez. Mant. Venezia. **Rappresentante supplente**	CASELLA Angelo — Cantoniere - Sez. Mant. Venezia.
Firenze	COLI (1) Amos — Cantoniere - Sez. Mant. Siena.	BONAIUTI Enrico — Cantoniere - Sez. Mant. Firenze C.
Ancona	NAZZECONE Carlo — Cantoniere - Sez. Mant. Castell. Adr.	CELLETTI Giovanni — Cantoniere - Sez. Mant. Foligno.
Roma	NAZZECONE Carlo — Cantoniere re - Sez. Mant. Sulmona.	CIOCCI Giuseppe — Cantoniere - Sez. sud. Mant. Roma.
Napoli	MONACHESE Erminio — Cantoniere - Sez. Mant. Foggia.	CANIGLIA Giuseppe — Cantoniere - Sez. Mant. Lecce.
Reggio C.	CREA Giovanni — Cantoniere - Sez. spec. Mant. Reggio C.	(2) ....
Palermo	MEZZADRI Menotti — Guard. canton. - Sez. Mant. Palermo. **Rappresentante**	RIZZO Carmelo — Guard. canton. - Sez. Mant. Siracusa.

(1) Il 1°-10-911 nominato Guardiano.
(2) Eletto il Cantoniere **Savecchio Carmine**, morto il 24-9-911.

Categoria 17ª

Capi deposito di 1º grado — Capi deposito di 2º grado — Capi deposito di 3º grado — Sotto capi deposito

Rappresentante: **Montagna** Francesco.
Rappresentante supplente: **Negri** Alessandro.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	MIGLIORINI Giuseppe — Capo dep. di 1º gr. - Dep. loc. Alessandria.	ANDRETTA Gaetano — Capo dep. di 3º gr. - Dep. loc. Bra.
Genova	DE RUGGIERO Saverio — Capo dep. di 3º gr. - Dep. loc. Rivarolo.	RAGAZZI Giulio — Capo dep. di 1º gr. - Div. Traz. Mat. Genova.
Milano	MONTAGNA Francesco — Capo dep. di 1º gr. - Dep. loc. Milano. **Rappresentante**	BRAMBILLA Giuseppe — Capo dep. di 1º gr. - Dep. loc. Milano P. S.
Venezia	TAMBURINI Augusto — Capo dep. di 3º gr. - Dep. loc. Verona.	PIRAZZINI Ettore — Capo dep. di 2º gr. - Dep. loc. Udine.
Firenze	FERRERO REGIS Francesco — Capo dep. di 1º grado - Dep. loc. Firenze.	VISCAFÈ Luigi — Capo dep. di 2º gr. - Dep. loc. Spezia.
Ancona	ORMEZZANO Emilio — Capo dep. di 1º grado - Dep. loc. Castell. Adr.	ARNULFO Clemente — Capo dep. di 1º gr. - Dep. loc. Ancona.
Roma	FAZIO Laureato (1) — Capo dep. di 3º gr. - Dep. loc. Sulmona.	....
Napoli	ROSSI Ercole — Capo dep. di 3º gr. - Dep. loc. Napoli.	PAPA Edoardo — Capo dep. di 1º gr. - Dep. loc. Napoli.
Reggio C.	NEGRI Alessandro — Capo dep. di 3º gr. - Dep. loc. Paola. **Rappresentante supplente**	VALTAN Vittorio — Capo dep. di 3º gr. - Dep. loc. Reggio C.
Palermo	CORONNELLO Luigi — Capo dep. di 3º gr. - Dep. loc. Castelvetrano.	VERGONI Augusto — Capo dep. di 1º gr. - Dep. loc. Catania.

(1) Eletto Delegato supplente, Diventato effettivo in seguito a rinuncia del Capo deposito di 2º grado **Manerelli** Oreste.

Categoria 18ª

Macchinisti — Macchinisti di treni elettrici

Rappresentante: **Castrucci** Augusto.
Rappresentante supplente: **Militano** Filippo.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	LENTI Luigi — Macchinista - Dep. loc. Casale.	BRUNO Ermete — Macchinista - Dep. loc. Torino.
Genova	FONTANA Adolfo — Macchinista - Dep. loc. Novi.	ERCOLE Salvatore — Macchinista treni elett. - Rimessa loc. elet. Pontedecimo.
Milano	MARCATI Aristodemo — Macchinista - Dep. loc. Milano.	VICINI Gaetano — Macchinista treni elett. - Dep. P. V. Milano
Venezia	DOMASCHI Ferruccio — Macchinista - Dep. loc. Verona.	FAVARO detto FABRIS Antonio — Macchinista - Dep. loc. Vicenza.
Firenze	CASTRUCCI Augusto — Macchinista - Dep. loc. Pisa. **Rappresentante**	BERGONZONI Pietro — Macchinista - Dep. loc. Bologna.
Ancona	BATTISTONI Alfonso — Macchinista - Dep. loc. Ancona.	(1) ....
Roma	FIORENTINI Giuseppe — Macchinista - Dep. loc. Roma.	PALMIA Silvio — Macchinista - Dep. loc. Sulmona.
Napoli	MARASCO Luigi — Macchinista - Dep. loc. Napoli.	ESPOSITO Andrea — Macchinista - Dep. loc. Napoli.
Reggio C.	ROZZA Giuseppe — Macchinista - Dep. loc. Reggio C.	SCAMBIA Vitaliano — Macchinista - Dep. loc. Reggio C.
Palermo	MILITANO Filippo — Macchinista - Dep. loc. Catania. **Rappresentante supplente**	COSSÙ Stefano — Macchinista - Dep. loc. Palermo.

(1) Eletto il Macchinista Micheli Alunno che ha rinunciato alla carica.

Categoria 19ª

Fuochisti — Fuochisti conduttori di motori a vapore
Fuochisti di caldaie a vapore

Rappresentante: **Sbrana** Angiolo.
Rappresentante supplente: **Bandini** Escobedo.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	BANDINI Escobedo — Fuochista - Dep. loc. Savona. **Rappresentante supplente**	BAZZANO Giovanni — Fuochista - Dep. loc. Novara.
Genova	RICCO Giovanni — Fuochista - Dep. loc. Rivarolo.	TRAVERSO Bartolomeo — Fuochista - Dep. loc. Voghera.
Milano	ALDOVINI Guido — Fuochista - Dep. loc. Cremona.	BALBIANI Domenico — Fuochista - Dep. loc. Lecco.
Venezia	NOVELLO Ettore — Fuochista - Dep. loc. Venezia.	FRANCHINI Alberto — Fuochista - Dep. loc. Venezia.
Firenze	SBRANA Angiolo — Fuochista - Dep. loc. Pisa **Rappresentante**	LEMBI Luigi — Fuochista C. M. V. - Off. Lucca.
Ancona	ROIA Roano — Fuochista - Dep. loc. Fabriano.	CARPINETO Emilio — Fuochista - Dep. loc. Castell. Ad.
Roma	BODDI Ferruccio — Fuochista - Dep. loc. Roma Termini.	D'OTTAVIO Andrea Fuochista - C. V. - Rip. tec. Roma.
Napoli	CIALA Innocente — Fuochista - Dep. loc. Campobasso.	ABBATE Armido — Fuochista - Dep. loc. Benevento.
Reggio C.	CIARDI Luigi — Fuochista - Dep. loc. Reggio C.	RIPEPI Antonino — Fuochista - Dep. loc. Reggio C.
Palermo	PRESTANA Gaspare — Fuochista - Dep. loc. Messina.	TESTAVERDE Paolo — Fuochista - Dep. loc. Catania.

Categoria 20ª

Verificatori — Untori

Rappresentante: **Mornese** Clemente.
Rappresentante supplente: **Moglia** Giuseppe.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	MORNESE Clemente — Verificatore - Sq. R. Alessandria. **Rappresentante**	PASTORE Paolo — Verificatore (1) - Sq. Rº. Torino Sm.
Genova	GRANERIS Giuseppe — Verificatore - Sq. Rº. Sampierdarena.	MAJNO Angelo — Verificatore - Staz. S. Benigno.
Milano	MOGLIA Giuseppe — Verificatore - Sq. Rº. Milano S. **Rappresentante supplente**	BUFFO Giuseppe — Verificatore - Sq. Rº. Luino.
Venezia	DUGO (2) Matteo — Verificatore Sq. Rº. Treviso.	....
Firenze	CANE Clemente — Untore - Dep. loc. Bologna.	VANNI Federico — Verificatore - Dep. loc. Empoli.
Ancona	GIANFRANCESCHI Domenico — Verificatore - Dep. loc. Ancona.	(3). ....
Roma	MORANDI Efisio — Verificatore Sq. Rº. Roma Term.	PONZI Angelo — Verificatore - Sq. Rº. Roma Term.
Napoli	LIGUORI Pasquale — Verificatore - Sq. Rº. Napoli.	AMATI Antonio — Verificatore - Dep. loc. Bari.
Reggio C.	MARINO Ulisse — Verificatore - Sq. Rº. Reggio C.	TAGLIERI Tommaso — Verificatore - Sq. Rº. Reggio C.
Palermo	LOMBINO Angelo — Verificatore - Dep. loc. Palermo.	ARGENTO Domenico — Verificatore - Dep. loc. Messina.

(1) Il 1-9-911 nominato Scritturale.
(2) Eletto Delegato supplente. Diventato effettivo in seguito a rinuncia del Verificatore **Chinellato Moisè**.
(3) Eletto l'Untore **Fraboni Nazzareno** che ha rinunciato alla carica.

Categoria 21ª

Elettricisti — Operai di 1ª classe, Operai di 2ª classe ed operai di 3ª classe

(delle officine del materiale mobile)

Rappresentante: **Flunci** Emilio.
Rappresentante supplente: **Vela** Amedeo (73791).

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	VELA (73791) Amedeo — Operaio di 1ª classe - Off. P. Torino. **Rappresentante supplente**	VALERIO Mario — Operaio di 2ª cls. - Off. P. Torino.
Genova	CELESIA Secondo — Operaio di 1ª cls. - Off. Rivarolo.	GENTILEZZA Odoardo — Operaio di 1ª cls. - Off. Rivarolo.
Milano	GIULIANO Gaetano — Operaio di 1ª clas. - Off. Milano.	SACCANI Antonio — Operaio di 1ª cls. - Off. Milano.
Venezia	PISONI Ferdinando — Operaio di 2ª cls. - Off. P. Verona.	BONOMINI Pio — Operaio di 1ª cls. - Off. P. Verona.
Firenze	FLUNCI Emilio — Operaio di 1ª cls. - Off. P. Firenze. **Rappresentante**	PIATTOLI Pasquale — Operaio di 1ª cls. - Off. Siena.
Ancona	MACINA Mario — Operaio di 2ª cls. - Off. Rimini.	NIGRO Michele Arcangelo — Operaio di 1ª cls. - Off. Rimini.
Roma	BARTOLINI Gaetano — Operaio di 1ª cls. - Off. Roma.	CALMINI Giuseppe — Operaio di 2ª cls. - Off. Roma.
Napoli	....	....
Napoli / Reggio C.	POLIMENE Giovanni — Operaio di 1ª cls. - Off. Taranto.	PAGANO Romeo — Operaio di 1ª cls. - Off. Foggia.
Reggio C.	....	....
Palermo	NUCIFORA Vincenzo — Operaio di 1ª cls. - Off. Messina.	GUARRATA Giuseppe — Operaio di 2ª cls. - Off. Palermo.

Categoria 22ª.

Operai di 1ª classe, Operai di 2ª classe ed Operai di 3ª classe *(dei depositi locomotive, delle squadre di rialzo e dei depositi ed officine della Trazione elettrica)*

Rappresentante: **Erasmi** Lodovico.
Rappresentante supplente: **Rosati** Salvatore.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	ROSSI Michele — Operaio di 2ª classe - Sq. Rº. Novara.	RASTELLO Giovanni — Operaio di 1ª classe - Dep. loc. Cuneo.
Genova	ERASMI Lodovico — Operaio di 1ª classe - Sq. Rº. Sampierdarena. **Rappresentante**	PICCININI Enrico — Operaio di 2ª classe - Sq R. Novi. S. B.
Milano	FERRONI Luigi — Operaio di 2ª classe - Sq. R. Bergamo.	AMIGHETTI Luigi — Operaio di 2ª classe i. p. - Dep. loc. Milano C.
Venezia	CAOBELLI Umberto — Operaio di 2ª classe - Off. dep. Verona.	CHECCHIN Agostino — Operaio di 2ª classe - Dep. loc. Venezia.
Firenze	FRANCIA Ettore — Operaio di 1ª classe - Dep. loc. Bologna.	MATTIOLI Lionello — Operaio di 2ª classe - Dep. loc. Firenze.
Ancona	DEL MORO Vincenzo — Operaio di 1ª classe - Dep. loc. Ancona.	BONTEMPI Aureliano — Operaio di 1ª classe - Dep. loc. Ancona.
Roma	BRESSA Gio Batta — Operaio di 1ª classe - Dep. loc. Roma Term.	ROSCI Sebastiano — Operaio di 1ª classe - Dep. loc. Roma Tusc.
Napoli	ROSATI Salvatore — Operaio di 1ª classe - Dep. loc. Avellino. **Rappresentante supplente**	CAPUANO Pasquale — Operaio di 2ª classe - Dep. loc. Napoli.
Reggio C.	BLASIMME Giulio — Operaio di 1ª classe - Dep. loc. Reggio C.	BERENZONE Alfredo — Operaio di 2ª classe - Dep. loc. Reggio C.
Palermo	DENARO Antonino — Operaio di 1ª classe - Dep. loc. Catania.	PAOLILLO Giuseppe — Operaio di 2ª classe - Dep. loc. Caltanissetta.

Categoria 23ª

Guardadeposito — Capi squadra accenditori e manovali — Fuochisti accudienti locomotive — Capi squadra manovali — Accenditori — Manovali e Pulitori *(dei depositi locomotive e delle squadre di rialzo)*

Rappresentante: **Bolognini** Enrico.
Rappresentante supplente: **Nitrosi** Giuseppe.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	SCAGLIONE Giuseppe — Manovale - Sq. R. Alessandria.	BRANNETTI Luigi — Manovale - Dep. loc. Novara.
Genova	CECCANTI Angelo — Accenditore - Dep. loc. Rivarolo.	ALBERI Giuseppe — Manovale i. p. - Dep. loc. Rivarolo.
Milano	DEGRATE Pasquale — Manovale - Dep. loc. Milano P. S.	PALLESTRINI Francesco — C. sq. acc. e man. - Dep. loc. Milano P. S.
Venezia	BALZANELLI Virgilio — Manovale - Sq. R. Verona.	CASARI Roberto — Manovale - Dep. loc. Verona.
Firenze	BOLOGNINI Enrico — Manovale Rip. Veic. Bologna. **Rappresentante**	MONETTI Lombardo — Manovale - Sq. R°. Bologna.
Ancona	PENNACCHIONI Nazzareno — Manovale i. p. - Dep. loc. Ancona.	LAMPA Cesare — Manovale - Dep. loc. Ancona.
Roma	ELETTI Antonio — Manovale - Dep. loc. Tivoli.	ANZELLOTTI Amedeo — Manovale - Dep. loc. Roma.
Napoli	NITROSI Giuseppe — Capo sq. accend. e man. - Dep. loc. Napoli. **Rappresentante supplente**	DE PALMA Michele — Manovale - Dep. loc. Taranto.
Reggio C.	GERMOLEO (1) Consolato — Manovale i. p. - Dep. loc. Reggio C.	BRIGANDI Alessandro — Manovale - Dep. loc. Reggio C.
Palermo	PIPITÒ Antonino — Accenditore - Dep. loc. Messina.	PALAZZOLO Angelo — C. sq. man. - Dep. loc. Palermo.

(1) Il 1-9-911 nominato Accenditore.

Categoria 24ª

Capi squadra guardiani d'officina — Guardaportoni — Guardiani d'officina

Rappresentante: **Ghelfi** Paolo.

Rappresentante supplente: **Scarpa** Raffaele.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino Genova	CAICO Salvatore — Guard. d'off. - Off. P. Torino.	RONDOLETTO Valerio — Guard. d'off. - Off. Rivarolo.
Milano Venezia	STRAPAZZON Francesco — Guardaportone - Off. P. Verona.	BONATO Alessandro — Guard. d'off. - Off. P. Verona.
Firenze	GHELFI Paolo — Guard. d'off. - Off. Bologna. **Rappresentante**	ROSATI Domenico — Guard. d'off. - Off. P. Firenze.
Ancona Roma	ANGELI Marcantonio — Capo sq. guard. d'off. - Off. Rimini.	PECORI Augusto — Guard. d'off. - Off. Rimini.
Napoli Reggio C.	SCARPA Raffaele — Guard. d'off. - Off. Granili. **Rappresentante supplente**	CARELLA Luigi — Guardaportone - Off. Taranto.
Palermo	MORINA Carmelo — Guardaportone - Off. Messina.	LI SANTI Andrea — Guard. d'off. - Off. Messina.

Categoria 25ª

Capi squadra manovali d'officina — Manovratori d'officina — Manovali d'officina e Manovali *(addetti alle officine del materiale mobile)*

Rappresentante: **Parigi** Armido.
Rappresentante supplente: **Albanese** Carlo.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	FERRARIS Pietro — Manov. d'off. - Off. P. Torino.	ALICE Carlo — Manov. d'off. - Off. P. Torino
Genova	NARCISI Silvio — Manov. d'off. i. p. - Off. Rivarolo.	**Nessun eletto**
Milano	BRUSORI Alfredo — Manov. d'officina - Off. Milano.	MAFFE Severino — Manov. d'off. - Off. Milano.
Venezia	VENTURI Giuseppe — Manov. d'off. - Off. P. Verona.	FRUET Simone — Manov. d'off. - Off. P. Verona.
Firenze	PARIGI Armido — Manov. d'off. - Off. P. Firenze. **Rappresentante**	GUAGNI Amedeo — Manov. d'off. - Off. P. Firenze.
Ancona	ZAVATTA Luigi — Manov. d'off. i. p. - Off. Rimini.	(1) ....
Roma	MASTROCICCO Angelo — Manov. d'off. - Off. Roma.	RICCI Luigi — Manov. d'off. - Off. Roma.
Napoli	....	....
Napoli / Reggio C.	ALBANESE Carlo — Manov. d'off. Off. Foggia. **Rappresentante supplente**	RENDINIELLO Fortunato — Manov. d'off. - Off. Foggia.
Reggio C.	....	....
Palermo	GLAVIANO Nicolò — Manov. d'off. - Off. Palermo Lolli.	SPATARO Giuseppe — Manov. d'off. - Off. Palermo.

(1) Eletto il Manovale d'officina Tamburini Giovanni che ha rinunciato alla carica.

Categoria 26

Capi stazione principali — Capi stazione di 1° grado

Rappresentante: **Bozzoli** Ciro.
Rappresentante supplente: **Tranfo** Saverio.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	BOZZOLI Ciro — Capo stazione princ. - Staz. Torino P. N. **Rappresentante**	PALOSCHI Pietro — Capo staz. di 1° gr. - Staz. Alessandria Sm.
Genova	PETTINELLI cav. Vittorio — Capo staz. di 1° gr. - Staz. Tortona.	GAI Orlando — Capo staz. di 1° gr. - Staz. Novi C.
Milano	BALDACCI Roberto — Capo stazione princ. - Stazione Milano P. G.	SANTORI cav. Alfredo — Capo staz. di 1° gr. - Staz. Bergamo.
Venezia	CHIERIGHINI cav. Augusto — Capo staz. princ. - Staz. Verona P. V.	LA TORRE Giuseppe — Capo stazione di 1° gr. - Staz. Venezia C.
Firenze	LELLI Francesco — Capo staz. di 1° gr. - Staz. B. Porretta.	BELLUCCI Guglielmo — Capo staz. di 1° gr. - Staz. Firenze C.
Ancona / **Roma**	PETTINELLI cav. uff. Luigi — Capo staz. princ. - Staz. Roma Termini.	GENERINI Pietro — Capo staz. princ. - Staz. Ancona.
Napoli / **Reggio C.**	TRANFO Saverio — Capo staz. di 1° gr. - Staz. Napoli C. **Rappresentante supplente**	SEGRETI Giuseppe — Capo staz. princ. - Staz. Foggia.
Palermo	TAGLIAFERRI Giovanni — Capo staz. di 1° gr. - Staz. Siracusa.	MILAZZO Francesco — Capo staz. di 1° gr. - Staz. Catania-Acquicella.

Categoria 27ª

Capi stazione di 2º grado — Capi stazione di 3º grado

Rappresentante: **Scotti** Carlo.
Rappresentante supplente: **Vanni** Pilade.

Circoscrizioni	DELEGATO	DELEGATO SUPPLENTE
Torino	SCOTTI Carlo — Capo staz. di 3º gr. - Staz. Torino P. N. **Rappresentante**	SCLAVO Camillo — Capo staz. di 3º gr. - Staz. Torino P. N.
Genova	DAVANZELLI Liutpoldo — Capo staz. di 2º gr. - Staz. Genova P. P.	MAMBRILLA Balilla — Capo stazione di 3º gr. - Staz. Genova B.
Milano	RIGANTI Edoardo — Capo staz. di 2º gr. - Staz. Sesto S. Giovanni.	BOLLARDI Gio Batta — Capo staz. di 3º gr. - Staz. Milano C.
Venezia	DABENI Antonio — Capo staz. di 2º gr. - Staz. Venezia M.	MAGINI Rodolfo — Capo staz. di 3º gr. - Staz. Padova.
Firenze	MAZZONCINI Averardo — Capo staz. di 3º gr. - Staz. Pisa C.	MARGHERI Ettore — Capo staz. di 3º gr. - Staz. Vada.
Ancona	GHERI Gabbriello — Capo staz. di 2º gr. - Staz. Ancona.	CARUCCI Romeo — Capo staz. di 3º gr. - Staz. Montemarciano.
Roma	VANNI Pilade — Capo staz. di 3º grado - Staz. Civita Castellana. **Rappresentante supplente**	COVA Rodolfo — Capo staz. di 2º gr. - Staz. Segni.
Napoli	GIANNINI Italo — Capo staz. di 3º gr. - Staz. Altamura.	VALENTINI Giuseppe — Capo staz. di 3º gr. - Staz. Riardo.
Reggio C.	COLANERI Giovanni — Capo stazione di 2º gr. - Staz. S. Eufemia B.	ROTOLI Giuseppe — Capo staz. di 3º gr. - Staz. Siderno.
Palermo	SALVAGO Nunzio — Capo staz. di 2º gr. - Staz. Catania.	SARDINA Antonino — Capo staz. di 2º gr. - Staz. Messina.

Categoria 28ª

Applicati al movimento — Capi fermata di 1° grado — Capi stazione di 4° grado Capi fermata di 2° grado

Rappresentante: **Pecoraro** Arturo.
Rappresentante supplente: **Paladino** Giuseppe.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	MARCHISIO Lorenzo — Applicato - Staz. Torino P. N.	FIECCHI Francesco — Applicato - Staz. Torino Sm.
Genova	GHERARDI Ugo — Applicato - Staz. Genova P. P.	VIOTTI Pietro — Applicato - Stazione Novi C.
Milano	VESCE Crescenzo — Applicato - Staz. Monza.	BONINO Rodolfo — Applicato - Staz. Domodossola.
Venezia	TREVI Attilio — Applicato - Staz. Per la Carnia.	PEREGO rag. Alessandro — Applicato - Stazione Venezia C.
Firenze	BRISCHI Umberto — Applicato - Staz. Empoli.	GALLERANI rag. Giuseppe — Applicato - Staz. Prato.
Ancona	PECORARO Arturo — Applicato - Staz. Pesaro. **Rappresentante**	SIRIGNANO geom. Carmine — Applicato - Staz. Loreto.
Roma	TESTA geom. Michele — Applicato - Staz. Tivoli.	VEZZINO Antonio — Applicato - Staz. Roma Tusc.
Napoli	MONASTERIO Luigi — Applicato - Staz. Mercato S. Severino.	DI LAURO Giovanni — Applicato - Stazione Taranto.
Reggio C.	PALADINO Giuseppe — Applic. - Staz. Catanzaro Sala. **Rappresentante supplente**	TETRO Francesco — Applicato - Staz. S. Eufemia B.
Palermo	CASTELLANA rag. Salvatore — Applicato - Staz. Palermo C.	GRECO Raffaele — Applicato - Staz. Palermo C.

Categoria 29ª

Capi gestione principali — Capi gestione — Capi telegrafisti di 1° grado Capi telegrafisti di 2° grado — Capi gestione di 2° grado

Rappresentante: **Russo** Donato.
Rappresentante supplente: **Muscolino** dott. Antonino.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	DI PALMA Antonio — Capo teleg. di 1° grado - Staz. Alessandria.	FERRARI Giulio — Capo gestione - Staz. Torino P. N.
Genova	VECCHIO Gabriele — Capo gest. princ. - Stazione Genova P. P.	GIARDA Ercole — Capo gestione Staz. S. Limbania.
Milano	FONTANA Ulderico — Capo gestione - Staz. Milano P. G.	MANZETTI Adalberto — Capo telegr. di 2° gr. - Staz. Monza.
Venezia	MASIERI Dante — Capo gestione - Staz. Padova.	ROSSI Giulio — Capo gestione - Staz. Venezia M.
Firenze	CAZZANI Ercole — Capo gestione - Staz. Firenze S. M. N.	MASTELLARI Giuseppe — Capo gest. princip. - Staz. Bologna.
Ancona	CESTARI Riccardo — Capo gestione - Staz. Ancona.	LUNGHINI Lorenzo — Capo gestione - Staz. Ancona.
Roma	CRISI Pasquale — Capo gestione - Staz. Roma Termini.	FRAIA FRANGIPANE Alberto — Capo gestione - Staz. Roma Tras.
Napoli / Reggio C.	RUSSO Donato — Capo gest. princ. - Staz. Napoli C. **Rappresentante**	VIOLANTE Eugenio — Capo telegr. di 1° gr. - Staz. Napoli C.
Palermo	MUSCOLINO dott. Antonino — Capo gestione - Stazione Catania Acquicella. **Rappresentante supplente**	BONANNO Giuseppe — Capo telegr. di 2° gr. - Staz. Messina.

Categoria 30ª

***Applicati principali** (stazioni) — **Applicati** (gestioni e treni*

***impiegati** (stazioni)*

Rappresentante: **Bianco** Giuseppe.
Rappresentante supplente: **Zamboni** Timoteo.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	POGGIO Secondo — Applicato - Staz. Avigliana.	LANZA Edoardo — Applicato - Staz. Torino P. N.
Genova	MARENCO Giovanni — Applicato - Staz. Novi.C.	FINUCCI Vittorio — Applicato - Staz. Genova P. C.
Milano	CULLI Enea — Applicato - Staz. Milano P. R.	DI LEONARDO Giuseppe — Applicato - Staz. Milano P. G.
Venezia	GAMBIN Eugenio — Applicato - Staz. Vicenza.	TOFFETTI Edoardo — Applicato - Staz. Verona P. V.
Firenze	ZAMBONI Timoteo — Applicato - Staz. Bologna. **Rappresentante supplente**	ZECCHI Luigi — Applicato - Stazione Bologna.
Ancona	BRONZINI Ermolao — Applicato - Staz. S. Benedetto del T.	FELLONI Torquato — Applicato - Staz. Terni.
Roma	COLELLA Emilio — Applicato - Staz. Roma S. L.	CHIAPPINI Carlo — Impiegato - Staz. Roma S. L.
Napoli	CITTADINI Raniero — Applicato - Staz. Napoli C.	DE CESARE dott. Umberto — Applicato - Staz. Napoli C.
Reggio C.	CIMINO Giuseppe — Applicato - Staz. Reggio C.	CRISTIANO Domenico — Applic. - Staz. Reggio C.
Palermo	BIANCO Giuseppe — Applicato - Staz. Palermo C. **Rappresentante**	FUGAZZOTTO Giuseppe — Applicato - Staz. Messina C.

Categoria 31ª

***Aiutanti applicati** (stazioni, riparti tecnici e treni)*

Rappresentante: **Stiatti** Tommaso Mario.

Rappresentante supplente: **Capannari** Marcello.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	BIOLETTI Emilio — Aiut. applic. - Staz. Torino P. S.	BUTTERI Romualdo — Aiut. applicato - Staz. Torino P. N.
Genova	STIATTI Tommaso Mario — Aiut. applic. - Staz. Genova B. **Rappresentante**	BERNINI Antonio — Aiut. appl. i. p. - Staz. Voghera.
Milano	RIETTI Guido — Aiut. applic. - Staz. Milano P. R.	BERTELLI Attilio — Aiut. applic. - Staz. Domodossola.
Venezia	MARCONCINI Giacinto — Aiut. applic. - Staz. Lendinara.	CESARO Umberto — Aiut. applic. - Staz. Vicenza.
Firenze	DI DOMENICANTONIO Nicola — Aiut. applic. - Staz. Casalecchio di Reno.	PALANDRI Amos — Aiut. applic. - Staz. Lucca.
Ancona	GIORGETTI Giuseppe — Aiut. applic. - Staz. Ancona.	BALDI Ezio — Aiut. applic. - Staz. Ancona.
Roma	CAPANNARI Marcello — Aiut. applic. - Staz. Roma Termini. **Rappresentante supplente**	SALVATI Mario — Aiut. applic. - Staz. Roma S. L.
Napoli	FORCILLO Osvaldo — Aiut. applicato - Staz. Battipaglia.	BRUNETTI Pietro — Aiut. appl. - Staz. Foggia.
Reggio C.	DE GIOVANNI Giorgio — Aiut. applic. - Staz. Reggio C.	TALÈ rag. Giuseppe — Aiut. applicato i. p. - Staz. Reggio C.
Palermo	IRACI Giovanni — Aiut. applic. - Dep. P. V. Palermo.	SASSONE Luigi — Aiut. applic. - Staz. Messina.

Categoria 32ª

Capi deviatori — Capi manovra — Capi squadra deviatori

Capi squadra manovratori

Rappresentante: **Gandini** Giovanni.
Rappresentante supplente: **Enea** Giuseppe.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	MAZZUCCO Fedele — Capo sq. manovr. - Stazione Torino P. N.	VINASSA Faustino — Capo sq. manovr. - Staz. Torino Dora.
Genova	GANDINI Giovanni — Capo sq. manovr. - Staz. Genova B. **Rappresentante**	CEPORINA Carlo — Capo manovra - Staz. Novi S. B.
Milano	SPOLDI Giovanni — Capo manovra - Staz. Milano P. S.	SIRONI Gio Batta — Capo sq. manovr. - Staz. Lecco.
Venezia	MARCOLINI Luigi — Capo sq. manovr. - Staz. Mestre.	GANDELLI Attilio — Capo sq. manovr. - Staz. Venezia M.
Firenze	GUIDI Armando — Capo sq. manovratori - Staz Bologna.	MARZARI Angelo — Capo sq. deviat. - Staz. Bologna.
Ancona	CHITTARINI Vitaliano — Capo manovra - Staz. Ancona.	MARINELLI Federico — Capo sq. manovr. - Staz. Ancona.
Roma	SALE Augusto — Capo manovra - Staz. Roma Term.	CECCOTTI Giovanni — Capo deviatore - Staz. Roma Term.
Napoli	PALOMBINO Donato — Capo manovra - Staz. Napoli Scalo.	CANNAS Innocenzio — Capo sq. manovr. - Staz. Foggia.
Reggio C.	MANCUSI Francesco — Capo sq. manovr. - Staz. Reggio C.	LATTUCA Giuseppe — Capo sq. manovr. - Staz. Reggio C.
Palermo	ENEA Giuseppe — Capo manovra - Staz. Palermo C. **Rappresentante supplente**	IPPODRINO Giuseppe — Capo manovra - Staz. Messina.

Categoria 33ª

Guardamagazzino — Assistenti — Assistenti alle merci — Guardamerci Capi squadra alle merci — Guardie di stazione

Rappresentante: **Guastoni** Ermenegildo.
Rappresentante supplente: **Grillini** Alberto.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	CEFFA Giovanni — Capo sq. alle merci - Staz. Santhià.	BAROLO Francesco — Capo sq. alle merci - Staz. Torino P. N.
Genova	GUASTONI Ermenegildo — Capo sq. alle merci - Staz. Novi C. **Rappresentante**	PALAZZI Narciso — Capo sq. alle merci - Staz. Genova P. P.
Milano	BERNABEO Pasquale — Capo sq. alle merci - Staz. Lecco.	RICCI Luigi — Guardia di staz. - Staz. Milano C.
Venezia	VECCHIETTI Antonio — Capo sq. alle merci - Staz. Venezia C.	LENOTTI Ernesto — Guardia di staz. - Staz. Verona P. V.
Firenze	CIPOLLONI Giuseppe — Guardamerci - Stazione Firenze C. M.	MARTINENGO Bartolomeo — Assistente - Staz. Bologna.
Ancona	TRAVAGLI Umberto — Capo sq. alle merci - Staz. Ancona.	DE ANGELIS Domenico — Guardia di staz. - Staz. Rimini.
Roma	GARRIBBA Alfredo — Capo sq. alle merci - Staz. Roma Term.	CHINGARI Oreste — Capo sq. alle merci - Staz. Roma S. L.
Napoli	GRILLINI Alberto — Capo sq. alle merci - Staz. Napoli Scalo. **Rappresentante supplente**	CACOZZA Domenico — Capo sq. alle merci - Staz. Napoli Sc.
Reggio C.	CUTRUPI Francesco — Capo sq. alle merci - Staz. Reggio C.	MARRAZZO Beniamino — Guardia di staz. - Staz. Reggio C.
Palermo	LA VIGNA Giuseppe — Capo sq. alle merci - Staz. Catania.	STRACUZZI Alfredo — Capo sq. alle merci - Staz. Catania-Acquicella.

Categoria 34ª

Deviatori

Rappresentante: **Parodi** Dante.

Rappresentante supplente: **Pia** Secondo.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	GIACCHERO Pietro — Deviatore - Staz. Alessandria	PASERO Perpetuo — Deviatore - Staz. Casale Monf.
Genova	GIANNICCHI Dante — Deviatore - Staz. Sampierdarena.	MARTINOTTI Luigi — Deviatore - Staz. Campasso.
Milano	PIA Secondo — Deviatore - Staz. Milano P. G. **Rappresentante supplente**	CASALI Luigi — Deviatore - Stazione Cremona.
Venezia	PARODI Dante — Deviatore - Staz. Udine. **Rappresentante**	ANDREOLI Natale — Deviat. - Staz. Venezia C.
Firenze	MALAGUTI Celso — Deviatore - Staz. Bologna	CHIAPPI Guido — Deviatore - Staz. Firenze C. M.
Ancona	GOBBI Cesare — Deviatore - Stazione Ancona.	SANTANDREA Giovanni — Deviatore - Staz. Castel Bolognese.
Roma	DI PALMA Francesco — Devia- Staz. Roma Term.	LEARDI Michele — Deviatore - tore - Staz. Roma Term.
Napoli	FOLGIERO Francesco — Deviatore - Staz. Bari.	CLEMENTE Vito — Deviatore - Stazione Salerno.
Reggio C.	ALECCI Pasquale — Deviatore - Staz. Catona.	MINUTO Paolo — Deviatore - Stazione Reggio C.
Palermo	AMENTA Gaetano — Deviatore - Staz. Priolo Melilli.	SORCE Francesco — Deviatore - Stazione Casteldaccia.

Categoria 35ª

Manovratori

Rappresentante: **Badini** Pietro.
Rappresentante supplente: **Bagnasacco** Antonio.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	BAGNASACCO Antonio — Manovratore - Staz. Chivasso. **Rappresentante supplente**	MANTINO Silvestro — Manovratore - Staz. Torino Dora.
Genova	BADINI Pietro — Manovratore - Staz. S. Benigno. **Rappresentante**	COSCIA Luigi — Manovratore - Staz. Novi S. B.
Milano	GAMBA Secondo — Manovratore - Staz. Lecco.	REBIZZI Enrico — Manovratore - Staz. Milano C.
Venezia	TARTERINI Vittorio — Manovratore - Stazione Venezia S. B.	DE GIOVANNI Oberdan — Manovratore - Staz. Per la Carnia.
Firenze	DI PRETE Emilio — Manovratore - Staz. Pisa.	BIGAZZI Amedeo — Manovratore Staz. Firenze C. M.
Ancona	MASSETTI Oreste — Manovratore - Staz. Ancona.	PEZZI Angelo — Manovratore - Staz. Forlì.
Roma	DELLE FRATTE (1) Arduino — Manovratore - Staz. Ceprano.	....
Napoli	GRAMAZIO Raffaele — Manovratore - Staz. Lagonegro.	LEPORE Francesco — Manovratore - Staz. Napoli Scalo.
Reggio C.	MALAVENDA Giuseppe — Manovratore - Staz. Reggio C.	SCOTTO Gaetano — Manovratore - Staz. Reggio C.
Palermo	MINEO Giovanni — Manovratore - Staz. Palermo C.	MICALI Antonino — Manovratore - Staz. Messina.

(1) Eletto Delegato supplente. Diventato effettivo in seguito a rinuncia del Manovratore **Profili Nicola.**

Categoria 36ª

Lumai — Manovali (*stazioni*)

Rappresentante: **Fellini** Attilio.
Rappresentante supplente: **Cecchini** Cesare.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	ROSATI Evaristo — Manovale - Staz. Torino P. N.	FOSSARELLO Giuseppe — Manovale (1) - Staz. Savona L.
Genova	FELLINI Attilio — Manovale - Staz. Novi S. B. **Rappresentante**	REALE Emilio — Manovale - Staz. Pegli.
Milano	FORNASARI Savino — Manovale i. p. - Staz. Piacenza.	(2)
Venezia	PAGGI Lodovico — Manovale - Staz. Pontebba.	BIGNOTO Guglielmo — Lumaio - Staz. Udine.
Firenze	CHELLINI Arturo — Manovale Staz. Firenze C.	BANCHELLI Giuseppe — Manovale - Staz. Firenze C.
Ancona	CECCHINI Cesare — Manovale - Staz. Jesi. **Rappresentante supplente**	CICOGNANI Bartolo — Manovale i. p. - Staz. Castelbolognese.
Roma	PIVA Achille — Manovale - Staz. Roma Term.	PROJETTI LORI Sante — Manovale - Staz. Roma Term.
Napoli	NEGRI Gennaro — Manovale - Staz. Napoli C.	PICCIRILLO Vincenzo — Manovale - Dep. P. V. Napoli.
Reggio C.	ARMONE Antonio — Manovale - Dep. P. V. Reggio C.	ALTOMONTE Giuseppe — Manovale - Dep. P. V. Reggio C.
Palermo	ZANGHI Francesco — Lumaio - Staz. Siracusa.	CIRRINCIONE Michele — Manovale - Staz. Palermo C.

(1) Il 1.8.911 nominato Manovratore.
(2) Eletto il Manovale i.p. Bussa Giovanni che ha rinunciato alla carica.

Categoria 37ª

Capi conduttori principali di 1° grado — Capi conduttori principali di 2° grado Controllori viaggianti

Rappresentante: **Tacconi** Palmerino.
Rappresentante supplente: **Caminiti** Giovanni.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	CLARI Carlo — Contr. viagg. - Casale Monf.	CAPRA Francesco — Cont. viagg. - Alessandria.
Genova	SIMION Lorenzo — Capo cond. princ. di 1° grado - P. V. Genova.	(1).
Milano	MATTEI Giovanni — Contr. viaggiante Sez. II Mov. Milano C.	NOÈ Domenico — Contr. viagg. - Milano.
Venezia	DORIZZI Girolamo — Controllor. viaggiante - Sez. Mov. Verona.	MORIGI Antonio — Contr. viagg. - Venezia.
Firenze	TACCONI (2) Palmerino — Contr. viagg. - Sez. Mov. Pisa. **Rappresentante**	
Ancona	GARNERI Pietro — Contr. viagg. Aquila.	FAGIOLI Attilio — Contr. viagg. - Castell. Adr.
Roma	ALDERIGHI Raffaello — Contr. viagg. - Roma.	TUCCI Francesco — Contr. viagg. - Roma.
Napoli / **Reggio C.**	CAMINITI Giovanni — Controll. viagg. - Napoli. **Rappresentante supplente**	GIANNI Francesco — Cont. viaggiante - Taranto.
Palermo	PRESTOPINO Francesco — Controll. viagg. - Catania.	CORRADO Alfredo — Contr. viaggiante - Messina.

(1) Eletto il Contr. viagg. Martelli Augusto che ha rinunciato alla carica.
(2) Eletto Delegato supplente. — Diventato effettivo in seguito a rinuncia del Contr. viaggiante Duni Temistocle.

Categoria 38ª

Capi conduttori — Guidatori dirigenti di treni elettrici — Conduttori Capi frenatori

Rappresentante: **Oberti** Repubblicano.
Rappresentante supplente: **Scarcella** Alfredo.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	DOPPIERI Domenico — Capo conduttore - P. V. Novara.	BRUNINI Giuseppe — Conduttore - P. V. Torino.
Genova	GARDELLA Emilio — Capo conduttore - P. V. Genova.	GALBIATI Eugenio — Capo frenatore - P. V. Sampierdarena.
Milano	PRITONI Medardo — Conduttore - P. V. Milano S.	LEONARDI Carlo — Capo conduttore - P. V. Milano.
Venezia	OBERTI Repubblicano — Capo conduttore - P. V. Venezia. **Rappresentante**	TRABALLESI Giuseppe — Capo conduttore - P. V. Verona.
Firenze	FASCETTI Arpinolo — Capo conduttore - P. V. Bologna.	(1).......
Ancona	PIOBICI Enrico — Conduttore - P. V. Ancona.	CINTI Romolo — Capo conduttore - P. V. Ancona.
Roma	NISTRI Arturo — Conduttore - P. V. Roma.	PICCHIANTI Enrico — Capo conduttore - P. V. Roma.
Napoli	BREGLIA Filippo — Capo contore - P. V. Napoli.	DURANTE Alfredo — Capo conduttore - P. V. Benevento.
Reggio C.	CURATOLA Antonino — Capo conduttore - P. V. Roccella.	MILETO Silvio — Capo conduttore - P. V. Reggio C.
Palermo	SCARCELLA Alfredo — Capo conduttore - P. V. Palermo. **Rappresentante supplente**	CICATIELLO Vincenzo — Capo conduttore - P. V. P. Empedocle.

(1) Eletto il Capo conduttore Capezzuoli Luigi che ha rinunciato alla carica.

Categoria 39ª

Guardafreni — Frenatori

Rappresentante: **Babini** Ettore.
Rappresentante supplente: **Morelli** Giovanni.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	LUPANO Stefano — Guardafreno - P. V. Novara.	CECI Pio — Guardafreno - P. V. Alessandria.
Genova	BAGGIANI Fausto — Frenatore - P. V. Ronco Scrivia.	CALLIGARIS Domenico — Frenatore - P. V. Novi C.
Milano	COLLI Rodolfo — Guardafreno - P. V. Milano C.	SORIANI Renato — Frenatore - P. V. Milano S.
Venezia	MORELLI Giovanni — Guardafreno - P. V. Venezia. **Rappresentante supplente**	FALZONI Giulio — Frenatore - P. V. Udine.
Firenze	FANTOZZI Enzo — Frenatore - P. V. Firenze.	FANTINI Giulio — Guardafreno - P. V. Bologna.
Ancona	GALEAZZI Guglielmo — Frenatore - P. V. Castell. Adr.	LORI Giulio — Guardafreno - P. V. Foligno.
Roma	RIVA Pietro — Frenatore - P. V. Roma.	FERRERO Publio — Frenatore - P. V. Roma.
Napoli	BABINI Ettore — Guardafreno - P. V. Foggia. **Rappresentante**	BORIGLIONE Giovanni — Guardafreno - P. V. Bari.
Reggio C.	VITA Salvatore — Guardafreno - P. V. Reggio C.	BIGELLI Duilio — Guardafreno - P. V. Reggio C.
Palermo	CANDIOTO Gioacchino — Guardafreno - P. V. Palermo.	CIANCIMINO Eugenio — Frenatore - P. V. Palermo.

Categoria 40ª

Capi tecnici di 1° grado — Capi tecnici di 2° grado — Capi d'arte d'officina di manutenzione — Capi tecnici di 3° grado — Capi tecnici d'officina telegrafica

Rappresentante: **Menegazzi** Antonio.
Rappresentante supplente: **Lodetti** Angelo.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	CROVELLA Carlo — Capo tecnico di 3° gr. - Off. Carmagnola.	GIANOLA Dionisio — Capo tecnico di 2° gr. - Off. P. Torino.
Genova	PASCHERO Guglielmo — Capo tecnico di 3° gr. - Sq. R. Sampierdarena.	ALITTA Giuseppe — Capo tecnico di 2° gr. - (Ind. priv.) Sestri Ponente - Div. Traz. Mat. Genova.
Milano	ZANCHIN Riccardo — Capo tecnico di 2° gr. - Uff. collaudi Milano.	PARENTI Emilio — Capo tecnico di 3° grado - Div. Traz. Mat. Milano.
Venezia	LODETTI Angelo — Capo tecnico di 1° gr. - Off. P. Verona. **Rappresentante supplente**	PELLINI Lamberto — Capó tecnico di 2° gr. - Off. P. Verona.
Firenze	MENEGAZZI Antonio — Capo tecnico di 1° gr. - Div. Traz. Mat. Firenze. **Rappresentante**	PUGNANI Ernesto — Capo tecn. di 2° gr. - Off. P. Firenze.
Ancona / **Roma**	MARASCO Raffaele — Capo tecnico di 3° gr. - Dep. loc. Roma.	FAVARO Giosuè — Capo tecnico di 3° grado - Off. Rimini.
Napoli / **Reggio C.**	MASTRODOMENICO Vito — Capo tecnico di 2° gr. - Off. Foggia.	RICCARDI Gabriele — Capo tecnico di 2° grado - Div. Traz. Mat. Napoli.
Palermo	LA ROSA Salvatore — Capo tecnico di 3° gr. - Off. Messina.	DI TOMMASO Salvatore — Capo tecnico di 3° gr. - Off. Palermo.

Categoria 41ª

Capi squadra operai — Capi verificatori — Capi d'arte — Capi squadra operai di manutenzione — Sorveglianti tecnici — Capi squadra tecnici — Sotto capi squadra operai — Sorveglianti del telegrafo

Rappresentante: **Tonelli** Michele.
Rappresentante supplente: **Romoli** Romeo.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	TONELLI Michele — Capo sq. operai - Off. P. Torino. **Rappresentante**	MUSSO Fiovo — Capo sq. operai (Ind. priv.) - Off. Santhià.
Genova	FERRARI Emilio — Capo sq. operai - Rip. tec. Genova.	LANZONI Rodolfo — Capo sq. operai - Off. Rivarolo.
Milano	FARINELLI Eusebio — Capo verificatore - Sq. R. Milano..	LARDONE Alfonso — Capo sq. operai - Off. Milano.
Venezia	BARSI Giovanni — Capo sq. operai - Off. P. Verona.	TOSETTI Vittorio — Capo sq. operai - Off. P. Verona.
Firenze	ROMOLI Romeo — Capo sq. operai - Off. P. Firenze. **Rappresentante supplente**	AMORUSO Ciro — Capo sq. operai - Off. Rimini.
Ancona	MASOTTI Riccardo — Capo sq. operai - Off. Rimini.	CROSTA Antonio — Capo sq. operai - Off. Rimini.
Roma	SALVAI Antonio — Capo sq. operai - Dep. loc. Roma.	ROSSI Paolo — Sotto capo sq. operai - Rip. tec. Roma.
Napoli	TRAVERSA Francesco — Capo sq. operai - Off. Pietrarsa.	BIESTA Guglielmo — Capo sq. operai - Off. Pietrarsa.
Reggio C.	PRIOLO Demetrio — Capo verificatore - Sq. R. Reggio C.	CASAPOLLO Nicolò — Capo sq. operai - Sq. R. Reggio C.
Palermo	LUSANNA Felice — Capo sq. operai - Off. Palermo.	GAMBARUCCI Santi — Capo sq. operai - Off. Palermo.

Categoria 42ª

Operai meccanici* — *Elettricisti, Operai di 1ª classe, Operai di 2ª classe ed Operai di 3ª classe* *(esclusi quelli delle officine del materiale mobile, dei depositi locomotive, squadre di rialzo e dei depositi ed officine della Trazione elettrica)* — *Guardafili* — *Illuminatori lampisti* — *Operai lumai* — *Aiutanti operai* — *Capi squadra manovali d'officina e manovali d'officina* *(delle officine del materiale fisso)

Rappresentante: **Spinella** Antonino.
Rappresentante supplente: **Volpi** Giuseppe.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Torino	RECROSIO Carlo — Operaio meccanico - Rip. tec. Torino.	VOGLIOLO Attilio — Operaio di 1ª classe - Rip. tec. Torino.
Genova	ORECCHIA Marco — Operaio di 1ª classe - Rip. teleg. Genova.	TOMALINO Giovanni — Operaio di 1ª classe - Rip. tec. Genova.
Milano	VOLPI Giuseppe — Aiut. operaio - Rip. tec. Milano C. **Rappresentante supplente**	PASI Cleto — Operaio lumaio - Rip. tec. Milano C.
Venezia	CERIN Ettore — Operaio di 1ª classe - Off. Venezia.	CHIERIGHINI Edmo — Operaio di 1ª classe - Div. Mov. Traff. Venezia.
Firenze	GAUDENZI Giuseppe — Operaio di 1ª classe - Serv. C. XI Bologna.	SPAGNA Paolo — Operaio di 1ª classe - Off. Pontassieve.
Ancona	RECCHI Rodolfo — Operaio di 1ª classe - Sq. ponti in ferro Ancona.	BECHERELLI Cesilio — Aiutante operaio - Rip. teleg. Foligno.
Roma	BUCCI Vincenzo — Operaio di 2ª classe - Sez. Mant. Sulmona.	FIORE Alfredo — Aiutante operaio - Rip. tec. Roma.
Napoli	RUFFO Gaetano — Operaio di 2ª classe - Sez. sud Mant. Napoli.	CORVINO Ernesto — Operaio di 1ª classe - 1º Rip. teleg. Napoli.
Reggio C.	SPINELLA Antonino — Aiut. operaio - Sez. spec. Mant. Reggio C. **Rappresentante**	GIORDANO Giovanni — Aiutante operaio - Sez. spec. Mant. Reggio C.
Palermo	ARGENTO Salvatore — Operaio di 2ª classe - Sez. Mant. Palermo.	DI LIBERTO Salvatore — Oper. di 1ª classe - Rip. teleg. Palermo.

Categoria 43ª

Comandanti di 1ª classe — Comandanti di 2ª classe — Primo ufficiale — Secondo ufficiale — Terzo ufficiale — Comandanti — Capitani in secondo

Rappresentante: **Bonomolo** Giovanni.
Rappresentante supplente: **Minasi** Pietro.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Civitavecchia-Golfo Aranci e Terranova-Maddalena	MINASI Pietro — 1° Ufficiale - Civitavecchia. **Rappresentante supplente**	MATARAZZO Giacomo — 1° Ufficiale - Civitavecchia.
Napoli-Palermo	BONOMOLO Giovanni — 1° Ufficiale - Palermo. **Rappresentante**	BALDI Salvatore — 2° Ufficiale - Palermo.
Napoli-Reggio C. Messina-Catania -Siracusa	FERRANTE Pietro — 1° Ufficiale - Palermo.	CONTROTTA Raffaele — 2° Ufficiale - Palermo.
Stretto di Messina	FALKENBURG Ermanno — Comandante - Messina.	RUSSO Gaspare — Comandante Messina.

Categoria 44ª

Nostromi — Carpentieri — Marinai — Giovinotti — Mozzi

Rappresentante: **Puglisi** Natale.

Rappresentante supplente: **Donato** Francesco.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Civitavecchia-Golfo Aranci e Terranova-Maddalena	ACCARDI Luciano — Marinaio - Civitavecchia.	PERNICE Clemente — Marinaio - Civitavecchia.
Napoli-Palermo	URBANO Gaetano — Marinaio - Palermo.	MORA Pietro — Marinaio - Palermo.
Napoli-Reggio C. Messina-Catania-Siracusa	DONATO Francesco — Marinaio - Palermo. **Rappresentante supplente**	BUSALACCHI Giuseppe di Stefano — Marinaio - Palermo.
Stretto di Messina	PUGLISI Natale — Nostromo - Messina. **Rappresentante**	CARAMAGNA Salvatore — Marinaio - Messina.

Categoria 45ª

Capi macchinisti di 1ª classe — Capi macchinisti di 2ª classe — Primo macchinista — Secondo macchinista — Terzo macchinista — Macchinista in primo — Macchinista in secondo

Rappresentante: **Montalto** Vito.
Rappresentante supplente: **Marasà** Giovanni.

Circoscrizioni	Delegato	Delegato supplente
Civitavecchia-Golfo Aranci e Terranova-Maddalena	CERRETTI Antonio — 2° macchinista - Civitavecchia.	BASSO Francesco — 1° macchinista - Civitavecchia.
Napoli-Palermo	MARASÀ Giovanni — Capo macchinista di 1ª - Palermo. **Rappresentante supplente**	FATTA Angelo — 1° macchinista - Palermo.
Napoli-Reggio C. Messina-Catania-Siracusa	MONTALTO Vito — Capo macchinista di 2ª - Palermo. **Rappresentante**	MAZZOLA Luigi — 1° macchinista - Palermo.
Stretto di Messina	LABATE Antonino — Macchinista in 1ª - Messina.	PACINO Giovanni Giuseppe — Macchinista in 1ª - Messina.

Categoria 46ª

Meccanici elettricisti — Meccanici — Capi fuochisti — Fuochisti — Carbonai — Operai di 1ª classe — Operai di 2ª classe — Aiutanti operai

Rappresentante: **Mostacci** Ernesto.
Rappresentante supplente: **Gatto** Antonino.

Circoscrizioni	DELEGATO	DELEGATO SUPPLENTE
Civitavecchia-Golfo Aranci e Terranova-Maddalena	VENTURA Giuseppe — Fuochista - Civitavecchia.	ARCIPRETE Dante — Fuochista - Civitavecchia.
Napoli-Palermo	GATTO Antonino — Fuochista - Palermo. **Rappresentante supplente**	ARCULEO Andrea — Fuochista - Palermo.
Napoli-Reggio C. Messina - Catania-Siracusa	MUTOLI Giovanni — Operaio elettricista - Palermo.	MOLLICA Pasquale — Fuochista - Palermo.
Stretto di Messina	MOSTACCI Ernesto — Operaio di 1ª classe - Messina. **Rappresentante**	PETTINATO Gaetano — Capo fuochista - Messina.

Circolare N. 88. (Servizio VIII).

Trasporto delle derrate alimentari a carro completo.

(Vedi Circolare N. 21-1910)

Si è rilevato che non soltanto, malgrado il richiamo fatto con la Circolare N. 21-1910, continuano a giungere ai vari transiti di confine carri completi di derrate alimentari senza essere scortati dai fogli di carico mod. II 137 pei trasporti a P. V. A. od II 138 pei trasporti a G. V., ma che tale inconveniente si verifica anche per gli stessi trasporti in servizio interno.

Si fa quindi nuovamente presente che i fogli anzidetti, del tutto distinti ed indipendenti dal foglio itinerario (mod. G 167), non debbono assolutamente mai mancare, perchè sono necessari per far subito risultare la esistenza e gli estremi dei documenti doganali, sanitari, ecc. scortanti i trasporti, le soste subìte dai carri nelle stazioni intermedie, la quantità la serie e la data dei piombi.

La mancanza dei detti moduli poi, per quanto specialmente concerne i trasporti per l'estero, mette i transiti di confine nella condizione di doverli compilare essi stessi, con un notevole aumento di lavoro, per poter effettuare la consegna dei carri alle ferrovie estere.

L'inadempienza della disposizione che precede darà luogo a severe misure disciplinari a carico di chi vi contravverrà.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 9, 15 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 89 (Servizio VIII).

Apertura delle agenzie di città di Altamura ed Ascoli Satriano.

A datare dal 1° novembre 1911 verranno aperte all'esercizio le Agenzie di Città di Altamura ed Ascoli Satriano e verrà, di conseguenza, istituito il servizio dei trasporti a domicilio tra quelle stazioni ed i comuni omonimi, ai prezzi indicati nell'ultimo prospetto.

Si dovranno, pertanto, riportare tali indicazioni alla pag. 11 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio, edizione 1907, ed aggiungere alla colonna 14 delle pag. 11 e 13 del Prontuario Generale delle distanze chilometriche, edizione 1908, le lettere G. P., di fianco ai nomi delle nominate stazioni.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 90 (Servizio VIII).

Modificazione dei prezzi pei trasporti a domicilio a Firenze e a Rossano Calabro.

A datare dal 1° novembre 1911 gli attuali prezzi pei trasporti a domicilio nelle stazioni di Firenze e di Rossano Calabro verranno sostituiti da quelli indicati nel prospetto allegato.

Analoghe modificazioni dovranno, pertanto, essere praticate di fianco al nome delle stazioni stesse rispettivamente alle pagine 18 e 26 del Prontuario Tariffe pei trasporti a domicilio, edizione 1907.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Allegato A all'Ordine di Servizio N. 331-1911.

SOCIETÀ ANONIMA DELLE FERROVIE SALENTINE

SEDE IN GENOVA

Capitale sottoscritto L. 1.200.000 - Versato L. 500.000

DIREZIONE DELL'ESERCIZIO: LECCE

Esercizio della Ferrovia NARDO-TRICASE-MAGLIE

Il servizio cumulativo oltrechè alla Rete dello Stato è esteso anche alle seguenti Amministrazioni: Ferrovia Suzzara-Ferrara, Valsugana, Società Veneta (esclusa la linea Torrebelvicino-Schio-Arsiero), Ferrovie Nord Milano e Ferrovie di Reggio Emilia.

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Servizi cui sono abilitate					Impianti fissi							Distanza dal transito di	
							Piani caricatori		Bilancie a ponte		Grue fisse				
		Grande veloc.	P. V. accel.	P. V. ordin.	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	di testa	di fianco	quantità	portata in tonnellate	quantità	portata in tonnellate	Sagoma limite	Nardò Centrale	Maglie
Galatone Città	NARDÒ - TRICASE - MAGLIE	G	A	P	VB	—	—	F	1	30	—	—	SL	3	83
Neviano-Aradeo-Seclì		G	A	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	SL	8	78
Tuglie		G	A	P	VB	—	—	F	1	30	—	—	SL	15	72
Parabita		G	A	P	VB	—	—	F	1	30	—	—	SL	18	69
Matino		G	A	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	SL	20	67
Casarano		G	A	P	VB	—	—	F	1	30	—	—	SL	24	63
Ugento-Taurisano		G	A	P	VB	—	—	F	1	30	—	—	SL	32	55
Presicce-Acquarica		G	A	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	SL	39	48
Salve-Ruggiano		G	A	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	SL	45	42
Morciano-Barbarano-Giuliano		G	A	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	SL	47	40
Gagliano-Leuca		G	A	P	VB	—	—	F	1	30	—	—	SL	49	37
Alessano-Corsano		G	A	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	SL	55	32
Tiggiano		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	56	30
Tricase		G	A	P	VB	—	—	F	1	30	—	—	SL	60	27
Specchia-Miggiano-Montesano		G	A	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	SL	65	22
Andrano Castiglione		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67	20
Spongano		G	A	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	SL	71	15
Poggiardo		G	A	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	SL	76	11
Sanarica		G	A	P	VB	—	—	F	1	30	—	—	SL	80	7
Muro Leccese		G	A	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	SL	82	5

Allegato **B** *all' Ordine di Servizio N. 331-9111.*

PROSPETTO dei prezzi da riscuotersi per il percorso sulla Ferrovia Nardò-Tricase-Maglie per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli eseguiti in base alle concessioni speciali ed al Regolamento per i trasporti militari.

STAZIONI	Linea alla quale apparten-gono	Transiti e punti di allacciamento alla Rete dello Stato	Distanza dai transiti	Tariffa militare		Bagagli — Base per tonn.
				1ª classe	3ª classe	
Alessano-Corsano	NARDÒ-TRICASE-MAGLIE	Maglie	32	0.95	0.50	7.232
		Nardò Centr.	55	1.60	0.80	12.430
Andrano Castiglione		Maglie	20	0.60	0.30	4.520
		Nardò Centr.	67	1.90	0.95	15.142
Casarano		Maglie	63	1.80	0.90	14.238
		Nardò Centr.	24	0.70	0.35	5.421
Gagliano Leuca		Maglie	37	1.05	0.55	8.362
		Nardò Centr.	49	1.40	0.70	11.074
Galatone Città		Maglie	83	2.35	1.20	18.758
		Nardò Centr.	3	0.10	0.05	0.678
Morciano-Barbarano-Giuliano		Maglie	40	1.15	0.60	9.010
		Nardò Centr.	47	1.35	0.70	10.648
Matino		Maglie	67	1.90	0.95	15.142
		Nardò Centr.	20	0.60	0.30	4.520
Muro Leccese		Maglie	5	0.15	0.10	1.130
		Nardò Centr.	83	2.35	1.20	18.532
Neviano-Aradeo-Secli		Maglie	78	2.25	1.15	17.628
		Nardò Centr.	8	0.25	0.15	1.808

DA	A	Transito	Repartizione	PREZZI	
				1ª classe	3ª classe
			FF. Stato	1.75	0.90
			FF. Salentine	0.55	0.30
Lecce	Poggiardo	Maglie	Totale	2.30	1.20
			FF. Stato	1.75	0.90
			FF. Salentine	2.35	1.25
»	Salve-Ruggiano	»	Totale	4.10	2.15
			FF. Stato	1.75	0.90
			FF. Salentine	0.35	0.15
»	Sanarica	»	Totale	2.10	1.05
			FF. Stato	1.75	0.90
			FF. Salentine	1.15	0.60
»	Specchia-Miggiano-Montesano	»	Totale	2.90	1.50
			FF. Stato	1.75	0.90
			FF. Salentine	0.75	0.40
»	Spongano	»	Totale	2.50	1.30
			FF. Stato	1.75	0.90
			FF. Salentine	1.65	0.85
»	Tiggiano	»	Totale	3.40	1.75
			FF. Stato	1.75	0.90
			FF. Salentine	1.45	0.75
»	Tricase	»	Totale	3.20	1.65

Allegato C all' Ordine di Servizio N. 331-1911.

PROSPETTO dei prezzi dei biglietti di corsa semplice in servizio cumulativo con la Ferrovia Nardò-Tricase-Maglie.

Da	A	Transito	Repartizione	PREZZI	
				1ª classe	3ª classe
			FF. Stato	2.70	1.35
			FF. Salentine	1.45	0.75
Gallipoli	Tricase	Maglie	Totale	4.15	2.10
			FF. Stato	1.75	0.90
			FF. Salentine	1.75	0.90
Lecce	Alessano-Corsano	»	Totale	3.50	1.80
			FF. Stato	1.75	0.90
			FF. Salentine	1.05	0.55
»	Andrano-Castiglione	»	Totale	2.80	1.45
			FF. Stato	1.75	0.90
			FF. Salentine	2.05	1.10
»	Gagliano-Leuca	»	Totale	3.80	2.00
			FF. Stato	1.75	0.90
			FF. Salentine	2.25	1.20
»	Morciano-Barbarano-Giuliano	»	Totale	4.00	2.10
			FF. Stato	1.75	0.90
			FF. Salentine	0.25	0.10
»	Muro-Leccese	»	Totale	2.00	1.00

STAZIONI	Linee alla quale appartengono	Transiti e punti di allacciamento alla Rete dello Stato	Distanza dai transiti	Tariffa militare		Bagagli
				1ª classe	3ª classe	Base per tonn.
Parabita	NARDÒ-TRICASE-MAGLIE	Maglie	69	1.95	1.00	15.594
		Nardò Centr.	18	0.55	0.30	4.068
Poggiardo		Maglie	11	0.35	0.20	2.486
		Nardò Centr.	76	2.15	1.10	17.176
Presicce-Acquarica .		Maglie	48	1.40	0.70	10.848
		Nardò Centr.	39	1.15	0.60	8.814
Salve Ruggiano . .		Maglie	42	1.20	0.60	9.492
		Nardò Centr.	45	1.30	0.65	10.170
Sanarica		Maglie	7	0.20	0.10	1.582
		Nardò Centr.	80	2.30	1.15	18.080
Specchia - Miggiano - Montesano . . .		Maglie	22	0.65	0.35	4.972
		Nardò Centr.	65	1.85	0.95	14.690
Spongano		Maglie	15	0.45	0.25	3.390
		Nardò Centr.	71	2.05	1.05	16.046
Tiggiano		Maglie	30	0.85	0.45	6.780
		Nardò Centr.	56	1.60	0.80	12.656
Tricase		Maglie	27	0.80	0.40	6.102
		Nardò Centr.	60	1.70	0.85	13.560
Tuglie		Maglie	72	2.05	1.05	16.272
		Nardò Centr.	15	0.45	0.25	3.390
Ugento-Taurisano . .		Maglie	55	1.60	0.80	12.430
		Nardò Centr.	32	0.45	0.50	7.232

DA	A	Transito	Repartizione	PREZZI	
				1ª classe	3ª classe
			FF. Stato	1. 10	0. 55
			FF. Salentine	1. 30	0. 65
Gallipoli	Casarano	Nardò Centr.	Totale	2. 40	1. 20
			FF. Stato	1. 10	0. 55
			FF. Salentine	0. 20	0. 10
»	Galatone Città	»	Totale	1. 30	0. 65
			FF. Stato	2. 25	1. 15
			FF. Salentine	1. 30	0. 65
Lecce	Casarano	Zollino-Nardò C.	Totale	3. 55	1. 80
			FF. Stato	2. 25	1. 15
			FF. Salentine	0. 20	0. 10
	Galatone Città		Totale	2. 45	1. 25
			FF. Stato	2. 25	1. 15
			FF. Salentine	1. 05	0. 55
»	Matino	»	Totale	3. 30	1. 70
			FF. Stato	2. 25	1. 15
			FF. Salentine	0. 40	0. 20
»	Neviano - Aradeo-Secli	»	Totale	2. 65	1. 35
			FF. Stato	2. 25	1. 15
			FF. Salentine	0. 95	0. 50
»	Parabita	»	Totale	3. 20	1. 65

DA	A	Transito	Repartizione	PREZZI	
				1ª classe	3ª classe
			FF. Stato	2. 25	1. 15
			FF. Salentine	2. 20	1. 15
Lecce	Presicce - Acquarica	Zollino-Nardò C.	Totale	4. 45	2. 30
			FF. Stato	2. 25	1. 15
			FF. Salentine	0. 75	0. 40
»	Tuglie	»	Totale	3. 00	1. 55
			FF. Stato	2. 25	1. 15
			FF. Salentine	1. 75	0. 90
»	Ugento-Taurisano	»	Totale	4. 00	2. 05

Allegato **D** *all'Ordine di Servizio N. 331-1911.*

PROSPETTO dei prezzi da riscuotersi per il trasporto dei bagagli a tariffa ordinaria sul percorso della ferrovia Nardò-Tricase-Maglie.

Da MAGLIE a	Km.	Bagagli — Prezzo per chilogrammi:										Oltre 100 Kg. prezzi per tonnell.	Cani — Prezzi per capo
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100		
Alèssano-Corsano.	32	0.50	0.50	0.50	0.60	0.75	0.90	1.05	1.20	1.35	1.45	14.464	0.75
Andrano Castiglione. . . .	20	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.55	0.65	0.75	0.85	0.95	9.040	0.50
Gagliano Leuca	37	0.50	0.50	0.55	0.70	0.85	1.05	1.20	1.35	1.55	1.70	16.721	0.85
Moreiano-Barbarano-Giuliano.	40	0.50	0.50	0.55	0.75	0.95	1.10	1.30	1.45	1.65	1.85	18.080	0.95
Muro Leccese	5	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	2.260	0.15 (1)
Poggiardo	11	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	4.972	0.25 (1)
Salve-Ruggiano	42	0.50	0.50	0.60	0.80	0.95	1.15	1.35	1.55	1.75	1.90	18.984	0.95
Sanarica.	7	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	3.164	0.20 (1)
Specchia-Miggiano-Montesano	22	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.60	0.70	0.80	0.90	1.00	9.944	0.50
Spongano	15	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.55	0.65	0.70	6.780	0.35 (1)
Tiggiano	30	0.50	0.50	0.50	0.55	0.70	0.85	0.95	1.10	1.25	1.40	13.560	0.70
Tricase	27	0.50	0.50	0.50	0.50	0.65	0.75	0.90	1.00	1.10	1.25	12.204	0.65
Da NARDÒ Centr. a													
Casarano.	24	0.50	0.50	0.50	0.50	0.55	0.70	0.80	0.90	1.00	1.10	10.848	0.55
Galatone Città.	3	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	1.356	0.10 (1)
Matino	20	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.55	0.65	0.75	0.85	0.95	9.040	0.50
Neviano-Aradeo-Seeli . . .	8	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	3.616	0.20 (1)
Parabita.	18	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.60	0.70	0.75	0.85	8.136	0.45 (1)
Presicce-Acquarica	39	0.50	0.50	0.55	0.75	0.90	1.10	1.25	1.45	1.60	1.80	17.628	0.90
Tuglie	51	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.55	0.65	0.70	6.780	0.35 (1)
Ugento-Taurisano.	32	0.50	0.50	0.50	0.60	0.75	0.90	1.05	1.20	1.35	1.45	14.464	0.75

(1) Tassa minima per spedizione L. 0.50.

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 330-1911.*

Nella « Prefazione Generale all'Orario Generale di Servizio (Parte seconda) » a pagina 6 il nome di Brucoli sarà da considerarsi come scritto in carattere minuscolo comune e si dovrà sostituire l'indicazione L O-a esposta di contro al nome stesso, con la seguente: O.

Nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » si dovrà:

— A pagina 20 di contro al nome di Brucoli nelle finche dal 7 al 21 sostituire le attuali indicazioni con le seguenti:

B	G	A	O	—	—	S	—	—	—	—	—	—	—	—

e sopprimere in calce le note (8) e (9).

— a pagina 167 nella tabella 112 sostituire le distanze esposte di contro al nome della stazione di Brucoli, con quelle di cui al prospetto Allegato *B*.

— a pagina 238 rettificare le attuali distanze esposte di contro al nome della stazione di Brucoli nel modo seguente:

153	160

Nei Prontuari manoscritti delle distanze chilometriche, le stazioni della linea Messina-Siracusa rettificheranno la distanza esposta di contro al nome della stazione di Brucoli, rilevando la nuova distanza dal prospetto Allegato *B*.

Le altre stazioni della Rete che per Brucoli hanno distanza computata in transito di Messina, diminuiranno tale distanza di un chilometro.

Infine nei fascicoli « Elenco delle stazioni della Rete dello Stato ecc., ecc., che partecipano alle Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (Ediz. 1° luglio 1910)», e « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio ecc., ecc., in servizio diretto ferroviario-marittimo (Edizione 1. luglio 1910) » dovranno essere riportati, nelle sedi opportune, il nome della stazione di Brucoli e le relative indicazioni, mentre nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ecc., ecc., da valere per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli in servizio diretto ferroviario-marittimo (Edizione 1° marzo 1911) » a pagina 51 di contro al nome di Brucoli, la distanza per Messina Porto deve essere rettificata in chilometri 145.

Distanza in chilometri dalla Stazione di BRUCOLI a quelle sottoindicate.

STAZIONI	Km.	STAZIONI	Km.
Messina Porto	145	Giarre Riposto	80
Messina Centrale	144	Carruba	75
Tremestieri	138	Guardia Mangano. . . .	71
Milì	136	Acireale	64
Galati	134	Acicastello.	57
Ponte S. Stefano	133	Cannizzaro	56
Ponte Schiavo	131	Catania Stazione	50
Giampilieri	129	Catania Porto	53
Scaletta Zanclea	127	Catania Acquicella	47
Alì	121	Bicocca.	42
Nizza di Sicilia	118	Passomartino	34
Roccalumera Mandanici . .	116	Valsavoja	27
Furci	115	Lentini	21
S. Teresa di Riva.	112	Agnone di Siracusa . . .	12
S. Alessio Etneo	109	Augusta.	7
Letojanni	102	Megara Iblea	14
Giardini Taormina	97	Priolo Melilli	21
Alcantara	93	S. Panagià	31
Calatabiano	91	Siracusa Stazione	38
Fiumefreddo Sicilia	88	Siracusa Porto	40
Mascali.	82		

Nella « Prefazione Generale all'Orario Generale di Servizio 1° Ottobre 1911 (Parte seconda) » a pag. 13 di fronte al nome di Treviso Porta Cavour cancellare la nota * espostavi e sostituire l'indicazione LB con B.

Nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° Luglio 1908) » si dovrà:

— a pag. 100 di contro al nome di Treviso Porta Cavour nella colonna I cancellare l'indicazione di Casa Cantoniera e nelle colonne 6 e 7 il richiamo (6) esposto alle lettere V. e B;

— a pag. 128 e 130 nelle tabelle polimetriche 48, 49 e 52, considerare il nome di Treviso Porta Cavour come stampato in carattere ordinario e nella tabella 48 sostituire le distanze esposte per Lisiera e S. Pietro in Gu, rispettivamente con 51 e 45;

— a par. 236 di contro al nome di Treviso Porta Cavour cancellare l'indicazione di Casa Cantoniera.

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni si dovrà depennare l'indicazione di « Casa Cantoniera » di contro al nome di Treviso Porta Cavour, ed esporre la distanza ed il relativo instradamento regolandosi nei modi seguenti:

Le stazioni situate sulle linee Vicenza-Cittadella-Treviso, Padova-Camposampiero-Montebelluna e Castelfranco Veneto-Treviso, Treviso-Belluno, rileveranno la distanza per Treviso Porta Cavour dalle tabelle 48, 49, e 52 del Prontuario Generale delle distanze chilometriche, già modificate come sopra è detto.

Le altre stazioni della Rete formeranno la distanza per Treviso Porta Cavour aggiungendo Km. 5 a quella di Paese e Km. 2 a quella di Treviso e scegliendo la distanza che dal confronto risulterà più breve.

L'instradamento da esporsi sarà quello della stazione che avrà servito per base nella formazione della distanza.

Il nome della fermata di Treviso P. Cavour e le indicazioni relative all'instradamento ed alla distanza dovranno essere riportati nella sede opportuna nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai transiti marittimi, ecc » da valere per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli in servizio diretto ferroviario marittimo (Edizione 1° Maggio 1911).

Infine in tutte le pubblicazioni di servizio dovrà essere depennata l'indicazione di Casa Cantoniera esposta di contro al nome di Treviso P. Cavour.

SENTENZE

Abbonamenti radiali - Dimora normale - Penalità - Competenza.

Le condizioni pei biglietti d'abbonamento, approvate con R. Decreto 29 Luglio 1909 N. 626, sono legalmente applicabili.

Le controversie relative all'applicazione delle tasse e sopratasse pei detti biglietti non sono di carattere tributario, e quindi non rientrano nella competenza speciale dei Tribunali.

La residenza è il luogo in cui si ha la dimora abituale, ed è unica; quindi è in contravvenzione alla legge Ferroviaria (Art. 6 dette condizioni) chi allo scopo di usufruire di un biglietto d'abbonamento a tariffa ridotta (abbonamento radiale) si dichiara residente in un luogo in cui ha un semplice recapito, anche se tale recapito sia giornaliero.

Le penalità stabilite tassativamente dall'Art. 10 all. D sono di carattere contrattuale, non possono essere diminuite dal giudice, e sono dovute per tutta la durata del biglietto, ancorchè questo non sia stato usato *fino alla scadenza.*

TRIB. DI ASTI, 16-27 Giugno 1911. - Proc. Messea; Est. Beretta. - Musso c. Ferrovie Stato.

FATTO

Per atto 29 Luglio 1910 la Amministrazione delle Ferrovie dello Stato in persona del Direttore Generale Bianchi ing. Riccardo residente a Roma — premesso che il Sig. Musso Cesare in seguito a richiesta dell'11 Dicembre 1909 otteneva il biglietto d'abbonamento radiale con riduzione del 30 % sulla tariffa ordinaria con centro d'irradiazione ad Alessandria — dove il richiedente di-

chiarava di avere la propria abitazione, per Torino-Santhià-Casale-Tortona-Voghera-Milano-Monza-Novi-Acqui-Asti-Genova--Teralbo, valevole per un anno, di III classe colla decorrenza dal 16 Dicembre con pagamento trimestrale come dalla domanda allegata agli atti; che l'Amministrazione Ferroviaria è venuta a conoscenza che la residenza del Sig. Cesare Musso è in Asti - Piazza Alfieri N. 1 - anzichè in Alessandria come era stato dichiarato e che quindi non ricorre la condizione richiesta dalla tariffa per ottenere la riduzione, che perciò il Musso deve alla Ferrovia la differenza fra la tassa applicata e quella stabilita per la tariffa ordinaria sia pei bimestri maturatisi dal 16 Dicembre 1909 che per quelli maturandi fino al 15 dicembre 1910, oltre al triplo di tale differenza a norma dell'articolo 10 della legge ferroviaria 27 Aprile 1885 allegato D. e cioè in totale L. 643,10 conveniva davanti questa Pretura del 1° Mandamento il predetto Musso Cesare chiedendone la condanna al pagamento di detta somma oltre agli interessi ed alle spese, con sentenza provvisoriamente esecutoria nonostante opposizione od appello e senza cauzione. Contestatasi la lite quel Pretore con sentenza 8 Novembre 1910 di provvisoria esecuzione non ostante i rimedi di legge, reietta ogni contraria eccezione e deduzione condannava il Musso Cesare al pronto pagamento a favore delle ferrovie della somma di L. 643,10 per le causali accennate oltre gli interessi, le spese del giudizio annotate a debito oltre quelle della presente e successive nonchè al pagamento degli onorari dovuti al procuratore delle ferrovie liquidate in L. 54,25. Contro questa sentenza insorgeva il Cesare Musso per atto 22 Dicembre 1910 davanti questo Tribunale ove le parti assumevano rispettivamente le conclusioni di cui sopra.

DIRITTO

Si osserva che l'art. 39 della legge 27 Aprile 1885 allegato D. che approva le convenzioni ferroviarie dispone quanto segue:

« Il concessionario potrà proporre l'esperimento di quelle ta-
« riffe e condizioni di trasporto che riterrà più convenienti ad
« aumentare il traffico. Tali condizioni e la data dell'attuazione
« loro dovranno ottenere l'approvazione del governo. Il concessio-
« nario potrà inoltre proporre l'esperimento di nuove tariffe locali

« di ritorno di transito e di concorrenza. La Istituzione di queste
« nuove tariffe e la data della loro attuazione dovranno ottenere
« l'approvazione del governo.

« Gli esperimenti di cui sopra dovranno durare almeno un
« anno — decorso il quale potranno essere ristabilite le tariffe pre-
« cedentemente in vigore purchè il concessionario ne dia preavviso
« di due mesi al Governo ed al pubblico — tutte le modificazioni di
« tariffe e tutte le nuove tariffe, divenute definitive, non po-
« tranno essere variate e soppresse senza il consenso dal governo ».

Coll'assunzione delle Ferrovie da parte dello Stato, come lo stesso appellante riconosce, le condizioni di trasporto — le tariffe a quell'epoca in vigore — furono mantenute finchè con R. Decreto 29 Luglio 1909 N. 626 l'Art. 39 della legge 7 Luglio 1907 N. 429, sentito il Consiglio dei ministri, sulla proposta del Ministro segretario di Stato pei Lavori Pubblici, di concerto con quello del Tesoro, di Agricoltura, Industria e Commercio, si prorogava di un anno cioè sino al 31 Luglio 1910 la applicazione in via di esperimento delle tariffe per biglietti di abbonamento giusta il nuovo testo risultante dagli allegati esemplari, debitamente vistati e formanti parte integrante dello stesso decreto, soggiungendo che, scaduto il termine suindicato, le tariffe predette dovranno presentarsi al Parlamento per l'approvazione definitiva. In sostanza fra l'altro, il N. 6 della precedente tariffa per biglietti d'abbonamento ordinari, col quale si concedeva la riduzione del 30 % allorquando l'itinerario pel quale viene richiesto l'abbonamento è formato di linee irradiantisi da un medesimo centro, purchè lo sviluppo chilometrico dell'itinerario non superi 500 Km. e la distanza massima dal centro di irradiazione alla periferia, risultante per le linee comprese nell'itinerario domandato, moltiplicata per 3, dia un prodotto non superiore allo sviluppo chilometrico dell'itinerario medesimo, veniva sostituito colla riduzione sui prezzi della allegata tariffa del 30 % allorquando l'itinerario pel quale viene richiesto l'abbonamento è formato di linee irradiantisi dalla località di *dimora normale* dell'abbonato, purchè si verifichino le due condizioni sopra ricercate. Ora, facendo capo al principio per cui la nullità dell'obbligazione principale importa la nullità della clausola penale quando la prima risulti infetta da nullità sostanziale, tale da rendere inesistente la obbligazione medesima, il

Musso deduce innanzi tutto che la nuova disposizione è incostituzionale ed illegale tanto nella forma quanto nella sostanza, perchè la legge 27 Aprile 1885 surriferita vuole che le riduzioni di tariffe siano approvate con Decreto Reale sulla proposta del Ministro dei Lavori Pubblici, di concerto con quelli del Tesoro e di Agricoltura Industria e Commercio, udito il consiglio generale del Traffico e in seguito a deliberazione del Consiglio dei ministri, mentre dal decreto 29 Luglio 1909 non risulta che si sia udito il Consiglio Generale del Traffico; perchè con la stessa legge del 1885 il Parlamento dava al Governo la facoltà di approvare riduzioni di tariffe cioè facilitazioni ai cittadini, ma non aggravi, perchè facendo dipendere da una condizione personale quale è quella della dimora normale del cittadino il paragrafo 6 della nuova tariffa è contrario al principio di uguaglianza sancito dall'Art. 25 dello Statuto; perchè la lettera *c*) dell'articolo 14 legge 13 Aprile 1911 N. 310 autorizza l'Amministrazione ferroviaria a sopprimere il paragrafo 6 della Tariffa, per cui sarebbe illegale che una disposizione abrogata conservasse ancora oggi efficacia penale, tanto più quando si consideri che lo Articolo 10 della legge 27 Aprile 1885 contiene una disposizione che è definitiva sopratassa in caso di abusi e che è perciò di carattere penale, come quella che è diretta a punire le frodi e gli inganni in danno dell'Amministrazione delle Ferrovie. Soggiunge il Musso che data l'applicazione della tassa e sopratassa, quale venne dedotta dalla Amministrazione Ferroviaria nella sua citazione, si affaccia al Tribunale anche la indagine della competenza per materia rilevabile di ufficio, per avere ormai la giurisprudenza steso il disposto dell'Art. 84 N. 1 della procedura Civile a tutti i contributi di qualunque natura.

Le quali eccezioni tutte per quanto sapientemente esposte, non resistono nè alla parola della legge nè alla natura del negozio giuridico che sostituisce la materia del contendere. Non la incostituzionalità ed illegalità del procedimento, perchè l'Art. 39 della legge 27 Aprile 1885 più volte ricordata conferisce esplicitamente alla Amministrazione delle Ferrovie la facoltà non di notificare, ma di ridurre precariamente ed in via di esperimento le tariffe e condizioni di trasporto che riterrà più convenienti ad aumentare il traffico nonchè proporre l'esperimento di nuove tariffe locali

purchè ottengano l'autorizzazione dal Governo, perchè il provvedimento non usciva dall'ambito della facoltà così concessa dal potere legislativo, perchè la emissione del R. Decreto del 1909, della circostanza relativa al parere del Consiglio Generale del traffico non può invalidare le norme da esso segnate, dal momento che tale parere non è richiesto come elemento costituzionale integrativo, nè da tale mancanza è lecito indurre senz'altro che effettivamente il Consiglio Generale del Traffico non sia stato sentito, perchè l'abbonato per il fatto di avere ottenuto l'abbonamento non connette resta salvo a risponderne davanti al giudice civile, tanto è vero che l'Art. 10 della legge 27 Aprile 1885, per universale consenso, non contiene una penalità, ma determina il pagamento di quanto nello avverarsi di determinate condizioni le ferrovie hanno diritto di esigere; perchè trattandosi di applicare la legge civile, l'avvenuta soppressione del paragrafo sesto in contesa non può pregiudicare l'applicazione dell'Art. 12 dell'allegato D. della legge 27 Aprile 1885, in base al quale le tariffe e le condizioni pei trasporti debitamente approvate fanno legge tra l'Amministrazione e chiunque si serve delle Ferrovie; perchè infine non è il caso della applicazione della competenza speciale di cui all'Art. 84 N. 1 della procedura civile non trattandosi nella specie di questione tributaria, sibbene di questione relativa alla applicabilità di una clausola contrattuale, all'infuori cioè da ogni indagine sul diritto sovrano di imposizione da parte dello Stato.

Che nel merito tutta la questione si residua nel vedere se l'appellante Musso nel richiedere e nell'ottenere il rilascio del biglietto di abbonamento abbia tratto in inganno l'Amministrazione Ferroviaria facendo supporre che la sua residenza normale in un luogo diverso allo scopo di usufruire con maggiore vantaggio della tariffa speciale con discapito delle ferrovie medesime, dando luogo ad una questione di buona fede produttiva di danni.

La residenza è il luogo in cui la persona ha la dimora abituale (Art. 16 Cap. Codice Civ.) e come fonte di rapporti giuridici è unica; cosicchè parlando di dimora abituale e normale il legislatore volle ed intese implicitamente che ogni altra dimora non potesse essere che precaria escludente cioè il concetto della residenza. Se pertanto sorge questione per stabilire in qual luogo sia la residenza di una persona, devesi secondo i più costanti insegnamenti

della Dottrina e della giurisprudenza indagare se la residenza sia più abituale in un luogo piuttosto che nell'altro e se piuttosto in questo che in quello si trovi il suo domicilio d'origine ed esplichi alcuni fra i doveri propri alla sua condizione di cittadino; in quale esercisce i suoi stabilimenti ed in cui tiene la sua famiglia, ove si esercita il diritto elettorale ed in cui ha luogo il pagamento delle contribuzioni personali, quali la tassa di dazio consumo, esercizio e tassa di ricchezza mobile dipendenti dai redditi di un commercio, arte o professione; tenuto il debito conto degli atti e contratti per conoscere dove la persona abbia per avventura con dichiarazioni autentiche dimostrato di tenere la residenza stessa.

Ora le Ferrovie a documentazione della erronea dichiarazione fatta dal Musso di avere la propria residenza normale in Alessandria, insieme a tre scritture private di locazione di alloggio e negozi stipulate dal Musso in Asti, produce certificati rilasciati dalle competenti autorità, da cui emerge il detto Musso Cesare figura inscritto nel registro di popolazione di Asti con dimora stabile; che è inscritto nei ruoli per la tassa di esercizio e rivendita di questo comune per un negozio di articoli di mode; che è iscritto sulla lista elettorale commerciale del comune di Asti per il corrente anno, che il medesimo Musso trovasi iscritto sul ruolo utenti pesi e misure del comune di Asti.

Viceversa il Musso limita le sue produzioni ad un certificato del Sindaco di Alessandria, in cui è detto che il Musso Cesare tiene la sua residenza in quella città in via Cavallotti N. 5 al quale certificato lo stesso Musso unisce una busta ed un foglio portanti l'intestazione: « Cesare Musso - Alessandria - Via Cavallotti N. 5 - rappresentante della Ditta G. B. Borsalino fu Lazzaro e C. di Alessandria e del Cappellificio G. Berti e figli di Voghera » offrendosi ancora di provare con testimoni che i due negozi ed alloggi a lui intestati sono tenuti e geriti da persone della sua famiglia e che egli tratta unicamente gli affari di rappresentanza e di vendita all'ingrosso e che come rappresentante della Ditta G. B. Borsalino e Berti deve recarsi giornalmente in Alessandria, dove egli ha appunto fissato il suo recapito quotidiano in via Cavallotti. In tale stato di cose il punto di questione relativo alla indagine circa la residenza del Musso Cesare appare ormai facile e di pronta risoluzione, conformemente cioè a quella emessa dal primo

giudice, giacchè in ogni migliore ipotesi il Musso anche provando quanto è contenuto nei dedotti capitoli di fronte alla documentazione avversaria non arriverebbe mai a stabilire che egli abbia in Alessandria quella dimora fissa abituale che in diritto civile prende il nome di residenza suscettiva di diventare fonte di rapporti giuridici coi terzi.

Che il rispetto alla legge del contratto oltrechè alle parti si impone anche al giudizio, al quale non è punto concesso di valersi del disposto dell'Art. 1214 del Codice Civile quando le condizioni del contratto espressamente prevedono e provvedono intorno al diritto delle ferrovie di ottenere oltre all'importo dovutole ed al complemento del medesimo, il triplo della somma che si fosse tentato di non pagare.

Di qui la inutilità dell'interrogatorio dal Musso dedotto per ridurre quantomeno il pagamento di detta penalità in proporzione dell'uso del biglietto d'abbonamento, perchè l'abbonamento in questione fu stipulato per un anno e la somma chiesta dalle Ferrovie rappresenta appunto il complemento dell'importo dovutole insieme al triplo della somma che il Musso tentava di non pagare. Che le spese seguono la soccombenza.

ANNO IV - N. 44. 2 NOVEMBRE 1911.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, novembre 1911 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

DECRETO MINISTERIALE *29 ottobre 1911, che approva il Regolamento per l'esercizio delle funzioni della rappresentanza del personale appartenente all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visto l'articolo 12 della legge 13 aprile 1911, n. 310;

Vista la deliberazione 19 ottobre 1911 del Consiglio d'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato;

DECRETA:

È approvato l'annesso Regolamento per l'esercizio delle funzioni della rappresentanza del personale appartenente all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, di cui all'articolo 12 della legge 13 aprile 1911, n. 310.

Il Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato è incaricato dell'esecuzione del presente Decreto.

Roma, lì 29 ottobre 1911.

Il Ministro
E. SACCHI.

REGOLAMENTO

per l'esercizio delle funzioni della rappresentanza del personale appartenente all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, di cui all'art. 12 della legge 13 aprile 1911, n. 310.

Art. 1.

Le conferenze della rappresentanza del personale, di cui allo articolo 12 della legge 13 aprile 1911, N. 310, sono plenarie o parziali.

Nelle conferenze plenarie, cioè quelle alle quali intervengono i rappresentanti di tutte le categorie, si esaminano gli argomenti di interesse generale. Le conferenze parziali si tengono coll'intervento dei rappresentanti di una o più categorie per l'esame degli argomenti di interesse particolare per le categorie stesse.

Le conferenze sono indette e presiedute dal Direttore Generale o da chi per esso.

Le funzioni di segreteria sono affidate a funzionari nominati dal Direttore Generale.

Art. 2.

Prima che si riuniscano le conferenze il Direttore Generale comunica a ciascun rappresentante in apposito ordine del giorno l'elenco degli argomenti da esaminarsi.

Non è ammesso l'esame degli argomenti che non siano all'ordine del giorno.

Art. 3.

Gli argomenti da esaminarsi possono essere presentati tanto d'iniziativa del Direttore Generale, quanto su proposta dei rappresentanti.

I rappresentanti presentano all'esame gli argomenti mediante memoria scritta, inviata direttamente al Direttore Generale o depositata in conferenza.

Di ciascun argomento, che a termini della legge possa essere preso in esame, il Direttore Generale dispone l'istruttoria, e, questa ultimata, fa iscrivere l'argomento all'ordine del giorno della prossima seduta plenaria o parziale, secondochè trattasi, a suo giudizio, di materia d'interesse generale o d'interesse particolare di una o più categorie.

Sono esclusi dall'esame gli argomenti che non riguardano interessi materiali o professionali d'indole collettiva degli agenti e quindi anche i reclami, le istanze, e gli argomenti in genere di carattere individuale.

Art. 4.

Il resoconto sommario tanto delle sedute plenarie che delle parziali viene pubblicato nel Bollettino ufficiale settimanale delle Ferrovie dello Stato.

Art. 5.

Gli agenti che desiderano far presentare all'esame della rappresentanza argomenti interessanti la collettività, si rivolgono al delegato della loro categoria per la circoscrizione in cui risiedono. Il delegato ne riferisce al rappresentante della categoria, al quale spetta giudicare se sia il caso di richiedere al Direttore Generale che l'argomento sia iscritto all'ordine del giorno.

Art. 6.

Il Direttore Generale può, ogni qualvolta lo creda opportuno, invitare i rappresentanti a sentire previamente il parere dei delegati della propria categoria sugli argomenti da esaminarsi nelle conferenze, ed i delegati devono prestarsi alle richieste che a tale effetto ricevono dai rappresentanti.

Art. 7.

I rappresentanti possono convocare i delegati della propria categoria per l'esame degli argomenti interessanti la categoria stessa. I rappresentanti possono pure tenere riunioni fra di loro.

Le riunioni devono aver luogo in Roma in locali forniti dalla Amministrazione.

Non sono ammessi alle riunioni agenti che non siano rappresentanti o delegati ad esse convocati.

Per disporre dei locali i rappresentanti devono preavvisare in tempo della data e presunta durata delle riunioni il Direttore Generale, ed attenderne conferma.

Art. 8.

Ai rappresentanti delle prime 42 categorie è concessa la carta di libera circolazione su tutta la rete. Ai rappresentanti del personale navigante è concessa la carta di libera circolazione per tutte le linee di navigazione, e per le linee ferroviarie Civitavecchia-Reggio Calabria e Messina-Palermo.

Ai delegati è concessa la carta di libera circolazione per la propria circoscrizione e per recarsi a Roma.

La carta di libera circolazione è di seconda classe per quelli che non hanno titolo ad averla di prima classe.

La concessione s'intende data per i viaggi da effettuarsi in esplicazione del mandato del rappresentante o del delegato.

La carta di libera circolazione è ritirata quando il titolare cessa o decade dal mandato o quando è collocato in disponibilità od in aspettativa, od abbia ottenuto un congedo straordinario della durata maggiore di un mese.

Art. 9.

I rappresentanti supplenti ed i delegati supplenti sono muniti del buono per un solo viaggio (di seconda classe se non hanno titolo ad averlo di prima classe) quando debbono intervenire alle conferenze o riunioni in sostituzione dei titolari assenti od impediti.

Il Direttore Generale stabilisce le norme per la denuncia dello impedimento o dell'assenza dei titolari e per il rilascio del buono e del permesso d'assenza ai supplenti.

Nel caso di assenza o di impedimento del titolare che si prevedano di lunga durata, il Direttore Generale può, a suo giudizio, rilasciare al supplente la carta di libera circolazione per la presunta durata stessa.

Art. 10.

Per tutta la durata delle conferenze, di cui all'articolo 1, ivi compreso il tempo per compiere il viaggio di andata e quello di ritorno, i rappresentanti od i supplenti che li sostituiscono sono considerati in servizio ed, oltre allo stipendio o paga ricevono, se sono fuori della loro residenza, l'indennità di trasferta che loro compete a norma delle disposizioni sulle competenze accessorie, non mai però inferiore a quella delle settima categoria della tab. A annessa alle disposizioni stesse.

Ai rappresentanti che, per assistere alle conferenze suddette, vengono a perdere qualche competenza accessoria di carattere normale inerente al loro ufficio, il Direttore Generale può accordare un'indennità suppletoria per risarcirli in equa misura della perdita stessa.

Art. 11.

Ai rappresentanti delle prime 12 categorie sono concessi in ciascun trimestre 8 giorni ed ai delegati 5 giorni di permesso di assenza dal servizio con stipendio o paga (oltre al congedo ordinario ed ai riposi regolamentari) perchè possano meglio attendere alle occupazioni inerenti al proprio mandato, ivi comprese le riunioni di cui all'articolo 7.

Per le categorie del personale navigante il permesso è rispettivamente di 5 giorni per i rappresentanti e 3 per i delegati.

Le suddette assenze non sono da computarsi fra quelle di cui all'articolo 21 del Regolamento del personale.

I permessi d'assenza non usufruiti in un trimestre possono essere usufruiti nei trimestri successivi.

Tanto il rappresentante quanto il delegato che intendono usufruire del permesso devono preavvisarne in tempo il superiore da cui dipendono informandolo anche della presunta durata dell'assenza, affinchè il superiore possa prendere gli opportuni provvedimenti per coprire il servizio, e devono attenderne la conferma.

L'assenza non consentita per iscritto dal superiore è considerata come arbitraria.

Nessun rappresentante o delegato può addurre a pretesto le occupazioni inerenti al suo mandato per interrompere o sottrarsi, durante l'orario di servizio, alle mansioni del proprio ufficio.

Art. 12.

Oltre al pagamento delle indennità di trasferta nei casi di cui all'articolo 10, l'Amministrazione corrisponde ai rappresentanti ed ai delegati un assegno annuo a corpo, per compensarli delle spese incontrate fuori residenza nelle giornate di permesso d'assenza di cui all'articolo precedente.

Tale assegno è pagato a rate trimestrali posticipate, e, per i rappresentanti delle prime 42 categorie è pari a 24 volte l'indennità giornaliera di trasferta (diaria e pernottazione) che compete alla loro qualifica a norma delle disposizioni sulle competenze accessorie (Tabella A) con un minimo di lire 168 annue; e per i delegati è pari a 16 volte l'indennità della trasferta stessa con un minimo di L. 112 annue.

Per i rappresentanti e delegati del personale navigante l'assegno annuo è pari all'importo di 15 e 9 indennità di trasferta giornaliera rispettivamente, con un minimo di L. 105 e 63 annue rispettivamente.

L'assegno a corpo stabilito come sopra può essere aumentato dal Direttore Generale per risarcire in equa misura l'agente della perdita di competenze accessorie d'indole normale, che vengano a cessare durante le assenze dal servizio di cui all'articolo precedente.

Art. 13.

In caso di temporanea assenza od impedimento di un delegato, il supplente che lo sostituisce in una delle riunioni, di cui all'articolo 7, riceve l'indennità di trasferta liquidata colle norme di cui all'articolo 10.

L'importo dell'indennità e così pure il numero dei giorni di assenza dal servizio sono dedotti dal quantitativo disponibile di assegno e di permessi di assenza che spettano al titolare a termini degli articoli 12 e 11.

Quando l'assenza o l'impedimento di un rappresentante o di un delegato si prevedano di lunga durata, il Direttore Generale può concedere con norme discretive proprie ai rispettivi supplenti il prorata del permesso di assenza e dello assegno a corpo di cui agli articoli 11 e 12 che spetterebbe ai titolari.

Art. 14.

Il delegato traslocato in altra circoscrizione elettorale conserva il mandato di intermediario fra il rappresentante e gli agenti della sua categoria residenti nella circoscrizione in cui egli venne eletto.

In tale caso la carta di libera circolazione è fatta valida anche per recarsi dalla sua residenza al punto più prossimo della circoscrizione medesima, ed a Roma.

Art. 15.

I rappresentanti ed i delegati e così pure i supplenti conservano il loro mandato anche se per cambiamento di qualifica o per semplice passaggio da uno ad altro servizio o per cambiamento di mansioni cessano di appartenere alla categoria nella quale vennero eletti, salvo il disposto degli articoli 17 e 24 del Regolamento 20 maggio 1911 riguardanti la decadenza dal mandàto in caso di degradazione.

La sospensione inflitta a termini del terz'ultimo comma dello articolo 41 del Regolamento del personale in luogo della degradazione, produce la decadenza del mandato.

Art. 16.

Non è permesso il trasporto in servizio della corrispondenza dei rappresentanti e dei delegati e neppure di quella inviata dai rappresentanti al Direttore Generale.

Per le spese postali viene corrisposto un assegno annuo pagabile a rate trimestrali posticipate, di L. 100 ai rappresentanti e di L. 20 ai delegati delle prime 42 categorie.

Per i rappresentanti ed i delegati del personale navigante lo assegno annuo è rispettivamente di L. 50 e di L. 10 pagabile pure a rate trimestrali posticipate.

Art. 17.

Ai rappresentanti ed ai delegati non compete altro diritto od attribuzione che non siano tassativamente indicati dalla legge e dal regolamento, salvo gli eventuali incarichi che i rappresentanti possano ricevere individualmente di volta in volta dal Direttore Generale.

Visto: *Il Ministro Segretario di Stato*
per i Lavori Pubblici
E. SACCHI.

Ordine di Servizio N. 341. (Servizio I).

Norme per la conservazione dei documenti delle corrispondenze ed atti affini.

Per la conservazione dei documenti, degli atti e delle corrispondenze e per le conseguenti periodiche epurazioni degli archivi dovranno essere osservate le norme di cui appresso.

I termini di conservazione dei documenti e di quanto è indicato nel presente ordine sono da considerarsi come *termini normali*, che dovranno essere osservati salvo che speciali esigenze consiglino un più lungo termine di conservazione.

I periodi di conservazione debbono intendersi di massima decorribili a partire dalla fine dell'anno solare se si riferiscono a documenti amministrativi, o dell'anno finanziario se si tratta di carte contabili.

I documenti, corrispondenze ed atti ed i moduli in uso nei vari Servizi sono, agli effetti della loro conservazione, ripartiti nelle seguenti categorie:

a) Documenti da conservarsi *indefinitamente*:

1.) gli atti riguardanti disposizioni di indole generale o di massima, l'organizzazione dell'Amministrazione, l'ordinamento ed il modo di funzionare dei Servizi, la preparazione di leggi e regolamenti e la istituzione di uffici, i rilievi della Corte dei Conti di indole generale, i carteggi interceduti colla Giunta Generale del bilancio e con altre Commissioni parlamentari, i bilanci e gli inventari, le pratiche inerenti alle questioni generali relative al personale ed alle onorificenze;

2.) gli atti relativi all'approvazione e modificazione di tariffe, agli accordi con altre Amministrazioni dello Stato, con altre

Amministrazioni ferroviarie italiane ed estere e con la Compagnia Internazionale dei Wagons-Lits, agli acquisti e vendite di immobili, all'impianto ed uso di apparati di sicurezza, agli acquisti ed impianti di materiale fisso e mobile di ogni genere, alla costruzione di nuove linee, all'impianto di nuove stazioni o fermate, alle approvazioni di lavori in conto patrimoniale, agli impianti per il servizio d'acqua, alle concessioni e vendite d'acqua ai terzi e concessioni in genere interessanti la consistenza patrimoniale delle linee e zone attigue.

3.) i registri della contabilità centrale che servono alla compilazione del bilancio quali riassunti, sommari, prime note, mastri, partitarii, ecc.;

4.) i documenti e le pratiche implicanti questioni di massima e che avendo dato origine a questioni legali sono passati agli uffici legali dell'Amministrazione;

5.) le posizioni personali, i fogli matricolari e le pratiche personali relative a vincoli, cessioni e sequestri di tutti gli agenti dell'Amministrazione, quando in esse vi siano questioni di massima che possano costituire precedente: in caso diverso tali documenti potranno essere conservati per *cinque anni dopo il decesso o la cessazione dal servizio per qualsiasi causa non dipendente dal collocamento a riposo*: in ogni caso i documenti relativi al personale che verranno man mano eliminati dagli archivi dovranno essere bruciati; i libretti individuali di massa vestiario dovranno avere la stessa durata delle posizioni personali;

6.) gli atti originali o le copie delle inchieste riflettenti sanzioni disciplinari e documenti relativi presentati al Consiglio di disciplina, o al Consiglio d'Amministrazione e gli atti e le deliberazioni dei Consigli medesimi in tale materia, nonchè gli originali o le copie di detti atti esistenti presso i Servizi o gli uffici che hanno promosso le inchieste;

7.) tutti i documenti essenziali relativi ai lavori alle linee ed alle stazioni, come atti di espropriazione, liquidazioni finali, conti consuntivi delle imprese, studi, progetti, perizie, disegni, verbali di collaudo, ecc.;

8.) tutte le pratiche, documenti e disegni originali relativi

allo studio del materiale mobile e fisso, agli impianti nelle officine e simili;

9.) gli originali dei contratti stipulati dall'Amministrazione esistenti presso il Servizio I (Segretariato) e presso i funzionari delle Direzioni Compartimentali appositamente delegati; saranno pure conservati indefinitamente i verbali delle gare e licitazioni private, distruggendo a contratto esaurito le offerte e documenti annessi;

10.) gli inventari originali esistenti presso le Ragionerie Centrali e Compartimentali e le relative copie esistenti presso i consegnatari;

11.) le corrispondenze in genere implicanti questioni legali o di principio, vertenze con terzi proprietari delle aree confinanti colle aree occupate dalla ferrovia, o che si riferiscano alla costituzione ed alle variazioni dell'ente patrimoniale ferroviario, esclusi *gl'immobili per destinazione;*

12.) i protocolli o registri di corrispondenza;

b) Documenti da conservarsi per *trenta anni*:

1.) pratiche relative ad accidenti ed infortuni dei terzi e degli agenti ferroviari che non abbiano dato luogo a vertenze legali;

c) Documenti da conservarsi per *dieci anni*:

1.) i documenti che implicano la responsabilità degli agenti relativamente al maneggio del denaro od alla conservazione delle scorte di magazzino o di attrezzi da lavoro, o comunque di materiali di inventario;

2.) i documenti del Servizio Commerciale e Controllo Prodotti relativi ai trasporti ed alle contabilità delle stazioni se ed in quanto interessino anche le Società concessionarie di ferrovie private esercitate dallo Stato, le Amministrazioni italiane ed estere in corrispondenza nonchè i mandati di assegno, gli ordini di rimborso e simili;

3.) le pratiche ed i documenti relativi allo scambio dei veicoli, ai conti di nolo, ecc., colle altre Amministrazioni estere e nazionali in corrispondenza;

4.) i documenti originali relativi ai giri d'inventario;

5.) le pratiche ed i documenti relativi agli acquisti di materiali e di materie di consumo;

6.) gli atti originali delle inchieste esistenti presso i Servizi e presso gli uffici per mancanze che non sono di competenza del Consiglio d'Amministrazione.

d) Documenti da conservarsi per *cinque anni;*

1.) i documenti elementari di contabilità che servono alla compilazione dei mandati e dei ruoli;

2.) le copie dei mandati, dei ruoli e dei documenti contabili in genere che vengono trasmessi alla Corte dei Conti;

3.) i documenti emessi dal Servizio Approvvigionamenti per le somministrazioni di materiali ai vari Servizi;

4.) i registri delle spedizioni, degli arrivi e degli svincoli e le relative lettere di avviso;

5.) tutti i documenti in base ai quali vengono liquidate o riscontrate le competenze fisse ed accessorie del personale, salvo quelli che devono essere allegati in originale ai fogli di paga.

6.) i bollettini di trazione e di manovra e simili, i libretti buoni di prelievo del personale di macchina, i libretti del personale viaggiante;

7.) i documenti e carteggi relativi alle verifiche contabili ed inventariali ed ai cambi dei titolari degli inventari;

e) Documenti da conservarsi per *tre anni*:

1.) il conto corrente delle gestioni delle stazioni:

2.) i documenti relativi alla massa vestiario (richieste, note di addebito, elenchi, ecc., eccettuati i libretti di cui sub *a*) 5);

3.) le domande di impiego non esaudite (i tre anni dovranno decorrere dalla data della loro presentazione);

f) Documenti da conservarsi per *due anni*:

1.) i documenti relativi alla contabilità d'ordine ed ai giri contabili tra Servizio e Servizio.;

2.) i documenti relativi ai trasporti (lettere di porto, note e richieste di spedizione, ecc.) ed alla contabilità d'ordine delle stazioni in quanto non interessino le Società concessionarie di ferfovie private esercitate dallo Stato, di cui sub *c*) 2);

3.) i documenti relativi ai trasporti in servizio in quanto non interessino i terzi;

4.) i carteggi relativi a concessioni speciali e rimborsi circa i biglietti di viaggio, buoni di bagaglio e trasporti di mobilia per il personale dell'Amministrazione.

5.) i documenti riguardanti il servizio dei treni, la circolazione dei veicoli e degli attrezzi di carico (fogli di corsa, fogli di scorta, bollettini e fogli di accompagnamento, specifiche di carico, zone di tachimetri, ecc.), salvo che non si riferiscano agli accidenti ed infortuni di cui alla lettera *b*) nel qual caso dovranno esser conservati per 30 anni.

6.) documenti e corrispondenze che riguardano i lavori delle officine in conto diretto delle spese di esercizio, per conto dei vari Servizi e dei terzi (i due anni decorreranno dalla liquidazione finale del lavoro);

g) Documenti da conservarsi per *un anno*:

1.) i carteggi relativi a vertenze di indole commerciale riguardanti il contratto di trasporto (reclami per eccedenza di tassazione, ritardata resa, per avarie e perdite, ecc.); l'anno di conservazione decorrerà dalla definizione delle singole vertenze;

2.) gli elaborati degli esami; (l'anno di conservazione decorrerà dalla data di notifica agli interessati del risultato degli esami stessi);

3.) le copie delle inchieste che si trovino presso i varii Uffici, in quanto non sia stato più sopra diversamente stabilito;

4.) le matrici dei bollettari dei biglietti di servizio, i biglietti e buoni di servizio usufruiti, nonchè i carteggi relativi alle forniture dei fascicoli, dei biglietti permanenti, ecc.

5.) i protocolli telegrafici, le zone, i libri di consegna dei telegrammi, i bollettari delle ricevute, gli originali dei telegrammi privati e le copie dei telegrammi di transito e di arrivo;

6.) gli stati di famiglia colle domande e documenti relativi alle concessioni di biglietti e congedi al personale.

I documenti che dovrebbero essere rimessi alla Corte dei Conti insieme ai mandati, quali gli atti e le procure che stabiliscono la capacità ad esigere e simili e che benchè devoluti alla Corte stessa vengono per conto di questa e per ragioni particolari di convenienza e d'opportunità conservati dall'Amministrazione delle ferrovie, non potranno essere eliminati senza il preventivo benestare della predetta Corte dei Conti.

Per i casi non contemplati specificamente nel presente ordine di servizio si dovrà procedere per analogia.

Contemporaneamente al presente Ordine di servizio è pubblicato in fascicolo a parte l'elenco dei moduli in uso presso i vari Servizi dell'Amministrazione pei quali quando non debbano seguire la sorte di pratiche in cui siano conglobati in base ai criteri di massima esposti più sopra, è indicato il periodo di conservazione relativo.

Per il versamento delle carte e documenti d'archivio dovranno essere seguite le norme in vigore.

Le norme contenute nel presente Ordine di servizio hanno valore a partire dall'inizio della gestione di Stato, e non riguardano i documenti di pertinenza delle gestioni sociali per i quali furono presi speciali accordi colle Società interessate.

È superfluo poi dire che in genere i termini come sopra stabiliti, non hanno valore per le pratiche non ancora esaurite.

Ordine di Servizio N. 342. (Servizi VII e XI).

Attivazione del sistema di blocco fra le stazioni di Bologna, di Borgo Panigale ed il Bivio Lavino, e di un apparato centrale al Bivio Ferrara. Sistemazione del segnalamento delle Stazioni e Bivi interessati.

Dalle ore 15 del giorno 20 novembre 1911 verrà attivàto l'esercizio col sistema di blocco nei due sensi di marcia dei treni fra la stazione di Bologna, quella di Borgo Panigale ed il Bivio Lavino

per i treni da e per Pistoia e Piacenza; fra Bologna centrale ed il Bivio Bertalia per i treni da e per Revere; ed infine fra Borgo Panigale e Bivio Lavino per i treni percorrenti il raccordo fra dette località.

Gli impianti di sicurezza e di segnalamento che a partire dalle ore e dal giorno suddetti saranno in attività, sono quelli indicati nell'unito schizzo e qui appresso specificati:

Stazione di Bologna. — Posto *A*, a terra al Km. 0,197,00 per la manovra dei segnali 1-*A*, 2-*A*, 3-*A* di partenza dal fabbricato viaggiatori verso Bivio Reno, Revere e Venezia.

Posto *B*, al Km. 0,575,00 per la manovra delle comunicazioni interessanti i binari di corsa e di accesso ai nuovi binari di marciapiede, e dei segnali di partenza 5-*B*, 6-*B*, 7-*B* dai binari medesimi verso Bivio Reno, Revere e Venezia.

La stazione di Bologna è protetta dagli stessi segnali di protezione del Bivio Ferrara di cui appresso.

Bivio Ferrara. — Cabina al Km. 1,192,00 con apparato centrale per la manovra dei deviatori contraddistinti nell'unito schizzo dai numeri aventi l'esponente *BF*., e dei vari segnali di protezione di Bologna e dei due dischetti bassi (6-*BF* e 8-*BF*) che comandano
7-*BF*
alle manovre verso il Parco Ravone e verso lo scalo principale e la stazione attraverso i binari di corsa: essa costituirà il posto di blocco N. 1.

Il Bivio Ferrara è protetto:

verso Revere e Bivio Reno rispettivamente dalle ali di 1. categ: 4-*BF*. e 5-*BF*., poste sul ponte a segnali al Km. 1,530 e precedute dalle ali d'avviso 3-*B* e 7-*B*, situato sul ponte a segnali al Km. 2,649;

verso Venezia dalle ali semaforiche di 1ª categoria 2-*BF* e 3-*BF* (Km. 1,456), precedute dall'ala di terza categoria 1-*BF* (Km. 2,156).

Per comandare alle partenze dal fascio merci, verso Venezia, serve il segnale 25-*BF*.

Bivio Bertalia. — Cabina, col relativo apparato, situata al Km. 2,197, attivata con ordine di servizio N. 35-1911, e che costituirà il posto di blocco N. 2.

Nulla è mutato nell'attuale segnalamento di protezione del Bivio Bertalia, all'infuori della sostituzione con ali d'avviso, delle ali di III categ. 5-*BR.* (poste sul ponte a segnale al Km. 3,657) e 24-*B. e* 26-*B* (poste sul ponte a segnali al Km. 1,530.)

Bivio Reno. — Cabina col relativo apparato, situata al Km. 3,986, attivata con l'Ordine di servizio 35-1911, e che costituirà il posto di blocco N. 3. È protetto:

verso Borgo Panigale dall'ala di 1. categ. 8-*BR.* posta al Km. 4,157 preceduta dall'ala d'avviso 21-*BP.* accoppiata a quella 20-*BP.* del semaforo di partenza da Borgo Panigale, posto al Km. 4,860;

verso Bivio Lavino. — dall'ala di 1. categ. 9-*BR.*, posta al Km. 4,161, preceduta dall'ala d'avviso 5-*BL.*, accoppiata a quella 6-*BL,* del semaforo di protezione del detto Bivio verso Piacenza, posto al Km. 5, 187;

verso Bivio Bertalia dalle ali semaforiche di 1ª categoria 2-*BR* e 4-*BR* (poste sul ponte a segnali al Km. 3,657 precedute dall'ala d'avviso 1-*BR.* (posto sul ponte a segnali al Km. 2,649).

Bivio Lavino. — Cabina col relativo apparato centrale, situata al Km. 4,971, attivata con ordine di servizio N. 35-1911, e che costituirà il posto di blocco N. 4 (*B. L.*). È protetto:

verso Bivio Reno. — dall'ala di 1. categ. 2-*BL.*, situata al Km. 4,796 preceduta dall'ala d'avviso 5-*BR.* posta sul ponte a segnali al Km. 3,657.;

verso Borgo Panigale dall'ala di 1ª categ. 1-*BL* posta a m. 175 dal Bivio Lavino sulla curva di raccordo, preceduta dall'ala d'avviso 19-*BP* accoppiata a quella 18-*BP* del semaforo di partenza da detta stazione posto al Km. 4,860;

verso Piacenza dalle ali di 1. categ. 6-*BL.* e 8-*BL.*, poste sul semaforo a candeliere situato al Km. 5,187, precedute dal semaforo ad un'ala di 3. categ. 9-*BL.* al Km. 5,937.

Il passaggio a livello della strada provinciale per S. Giovanni in Persiceto, al Km. 5,628, sarà protetto verso Borgo Panigale e Bologna dalle ali semaforiche 1-*BL.* e 2-*BL.* in sostituzione del disco piccolo modello posto al Km. 5,028,06, e verso Piacenza dall'attuale dischetto posto al Km. 6,416.

Stazione di Borgo Panigale. — Cabina al Km. 5,014,00 col relativo apparato centrale opportunamente modificato e che costituirà il posto di blocco N. 4 (*BP*). È protetto:

verso Bivio Lavino dall'ala semaforica di 1. categoria 1,2-*BP*, posta al Km. 4,710 preceduta dall'ala di avviso 7-*BL* accoppiata a quella di 1. categoria 8-*BL*. posta sul semaforo a candeliere situato al Km. 5,187; venendo così a trovarsi a m. 160 dalla punta degli scambi del bivio di Borgo Panigale;

verso Bivio Reno dall'ala di 1. categ. 3,4-*BP*., posto al Km. 4,507 preceduta dall'ala di avviso 3-*BR* accoppiata all'altra di 1ª categoria 2-*BR* situata sul ponte a segnali al Km. 3,657;

verso Pistoia dall'ala di 1. categ. 23, 24, 25-BP. occoppiata a quella d'avviso 22-*BP*. del semaforo al Km. 5,714 preceduta dall'ala di avviso 26-*BP*. posta al Km. 6,614.

Per comandare alla partenze verso Bivio Lavino e Bivio Reno, servono rispettivamente le ali 18-*BP* e 20-*BP* del semaforo a candeliere situato al Km. 4,860, precedute dall'ala d'avviso 22-*BP* posta sul semaforo al Km. 5,714.

I posti di blocco sono situati come segue:

Stazione di Bologna-Cabina Bivio Ferrara	Km.	1.192	Posto di blocco N.	1
» » » » » Bertalia	»	2.197	» » »	2
Bivio Reno »	»	3.986	» » »	3
» Lavino »	»	4.971	» » »	4 (*BL*)
Stazione di Borgo Panigale-Cabina	»	5.014	» » »	4 (*BP*)

Nell'unito schizzo sono indicati con tratto in nero tutti i segnali che, a partire dalle ore e dal giorno sopraindicati, comanderanno ai treni ed alle manovre; in punteggiato quelli che dalla data suesposta verranno soppressi, e cioè: i dischi al Km. 0,390, presso il deposito locomotive; al Km. 1,042 presso il *PL* delle Lame; al Km. 1,920 della Bologna-Venezia; ai Km. 4,363 e 4,575 della Bologna-Milano; ai Km. 4,204 e 6,028 della Bologna-Firenze; al Km. 4,446 del raccordo fra le linee di Milano e Firenze; i semafori a due ali al Km. 5,574 della Bologna-Milano, e 4,863 della Bologna-Firenze; il dischetto al Km. 0,841 presso il canale del Naviglio e infine il disco piccolo modello, al Km. 5,028 della Bologna-Milano.

Nell'unito schizzo sono inoltre esposte tutte le indicazioni e le distanze che possono interessare il personale di stazione di macchina e di scorta ai treni .

Di fianco a ciascun semaforo a più ordini di ali è specificata la direzione cui l'ala stessa comanda.

I segnali che non sono d'avviso e non portano indicazione di categoria, sono di prima categoria.

Il presente Ordine di Servizio sostituisce completamente quello N. 35-1911.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 *e* 7 *dei compartimenti di Firenze e Venezia.*

Ordine di Servizio N. 343 (Servizio VIII).

Servizio cumulativo con la Sardegna.
(Vedi ordine di Servizio N. 190-1911).

Col giorno 16 novembre 1911, le stazioni comprese nell'unito elenco, vengono ammesse al servizio cumulativo con la Sardegna.

In conseguenza, le stazioni medesime sono da aggiungersi nell'allegato (A) all'Ordine di Servizio N. 186-1910, e, nell'allegato 5 alla parte II delle Condizioni e Tariffe del servizio di cui trattasi, devono introdursi le indicazioni risultanti dall'elenco stesso.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 344. (Servizi VII e XI).

Allacciamento fra le linee Padova-Monselice e Padova-Bassano presso la stazione di Padova. Nuova stazione di Padova Campo di Marte.

Dalle ore 9 del 10 novembre 1911 sarà ultimato l'allacciamento fra le linee Padova Bologna e Padova Bassano, presso la stazione di Padova, ottenuto mediante un tratto di linea a semplice binario, della lunghezza di m. 3575,25 che si svolge plani-

metricamente in gran parte con curve di raggi variabili fra i 400 ed i 2000 metri, ed altimetricamente con pendenze variabili fino a raggiungere i massimi dell'8 0/00 e 10 0/00 in corrispondenza alle due rampe del cavalcavia a tre arcate, della luce di m. 15 ciascuna, per mezzo del quale sovrapassa sulla linea Milano Venezia in corrispondenza al km. 226 + 750.

Il nuovo tronco di linea è allacciato alla linea Padova-Bologna al km. 119 + 270,35 (da Bologna) ove sarà istituito un nuovo bivio denominato Bivio Camposampiero, mediante un deviatoio semplice inserito sul binario dei treni pari ed incontrato di punta dai treni stessi, e mediante una traversata fra i due binari di corsa, formata con deviatoi semplici presi di calcio dai treni della linea medesima.

L'allacciamento con la linea Padova-Bassano ha luogo al chilometro 1 + 815,35 (da Padova), mediante un deviatoio semplice incontrato di punta dai treni dispari della linea stessa e che formerà il nuovo bivio denominato Bivio Monselice.

In prossimità al Bivio Camposampiero, in servizio del tronco di allacciamento, è stata costruita un'apposita stazione, denominata stazione di Padova Campo di Marte, munita dei seguenti impianti:

fabbricato per uffici al km. 119 + 920 (da Bologna) ed a sinistra nel senso Bologna-Bassano;

tre binari oltre quello di corsa, due dei quali di incrocio, della potenzialità di veicoli 50 l'uno e 60 l'altro, ed il terzo in servizio di un piano caricatore militare;

due grue idrauliche alimentate da due rifornitori, di mc. 25 ciascuno, comunicanti fra loro.

Per la circolazione delle locomotive, fra la stazione di Padova e quella di Padova Campo di Marte, è stato poi costruito un apposito binario di servizio indipendente, a lato del binario di corsa dei treni pari della linea Bologna-Padova collegato da una parte ai binari della stazione di Padova, e dall'altra parte, mediante una traversata, al binario di corsa del nuovo tronco di linea presso al deviatoio estremo, lato Bassano, della stazione di Padova Campo di Marte.

La stazione di Padova, per le provenienze da Padova Campo di Marte lungo il binario di servizio predetto, sarà protetta da un semaforo di II[a] categoria manovrabile dalla stessa stazione.

Il Bivio Camposampiero sarà protetto:

a) verso Padova, da un semaforo di IIª categoria, situato a m. 800 dalla punta del deviatoio;

b) verso Padova Campo di Marte, da un semaforo di partenza impiantato presso il deviatoio estremo (lato Bologna) della stazione di Padova Campo di Marte;

c) verso Bologna da un semaforo a due ali di Iª categoria, posto a m. 327 dalla punta del deviatoio, preceduto a m. 970 da un semaforo di terza; l'ala superiore comanderà ai treni diretti verso Padova Campo di Marte, l'altra, a quelli diretti verso Padova.

I segnali sub *a*) e *c*) sono collocati a sinistra, quello sub *b*) a destra dei treni cui comandano.

La stazione di Padova Campo di Marte sarà protetta:

a) verso Bologna dagli stessi segnali che proteggono il Bivio Camposampiero;

b) verso Bassano da un semaforo di IIª categoria situato a m. 1280 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo;

c) verso Padova, per le provenienze lungo il binario di servizio, da un'ala semaforica di IIª categoria impiantata sullo stesso albero portante il semaforo di protezione della stazione di Padova verso Padova Campo di Marte.

I segnali sub *a*) si trovano a sinistra, quelli sub *b*) e *c*) a destra dei treni cui comandano.

Il Bivio Monselice sarà protetto:

a) verso Padova da un semaforo di IIª categoria posto a m. 1117 dalla punta del deviatoio;

b) verso Padova Campo di Marte da un semaforo di IIª categoria collocato a m. 900 dalla punta del deviatoio;

c) verso Bassano da un semaforo a due ali di Iª categoria preceduto a m. 850 da un semaforo di III —, posto a m. 250 dalla punta del deviatoio: l'ala superiore comanda ai treni diretti a Padova l'altra a quelli diretti a Padova Campo di Marte.

Il segnale sub *a*) si trova a sinistra, quelli sub *b*) e *c*) a destra dei treni cui comandano.

I deviatoi dei due bivi e quelli della traversata per l'allacciamento del raccordo della stazione di Padova con quello delle due linee Padova-Bologna e Padova-Bassano, saranno assicurati con

fermascambi ed opportunamente collegati alle leve di manovra dei rispettivi segnali.

La manovra poi dei deviatoi e dei segnali suddetti, sarà centralizzata in quattro posti distinti.

L'attivazione dell'allacciamento si farà solo quando ciò sia richiesto dalle esigenze del servizio e con preavviso di 24 ore; nel frattempo i deviatoi dei due bivi insistenti sui binari di corsa, verranno conservati in opera, senza i rispettivi aghi di deviazione; invece i segnali di protezione corrispondenti, e quelli di protezione di Padova Campo di Marte verso Bassano e verso Padova, verranno mantenuti completamente montati, ma con le rispettive ali disposte a via libera e mascherate da schermi e con fanali spenti.

Ogni qualvolta il nuovo tronco di linea debba essere attivato, le Divisioni interessate daranno in tempo opportuno le disposizioni di loro competenza derivanti da tale attivazione.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 e 7 *del Compartimento di Venezia.*

Ordine di Servizio N. 345 (Servizio I).

Norme e condizioni per le prove e l'accettazione delle pozzolane.

Nelle nostre Prescrizioni Tecniche pei materiali da costruzione diramate con Ordine di Servizio N. 191-1908 figurano anche apposite prescrizioni concernenti le pozzolane.

Successivamente in base agli studi e prove compiuti dal nostro Istituto Sperimentale ed integrati nella relazione di apposita Commissione nominata in seno all' « Associazione Italiana per gli Studi sui materiali da costruzione », vennero dal Ministero dei Lavori Pubblici pubblicate le « Norme e condizioni per le prove e l'accettazione delle pozzolane ».

Come già in precedenza le norme concernenti gli agglomeranti idraulici cementizî ed i materiali ferrosi, così anche queste ultime norme riguardanti le pozzolane, vennero compilate dalla Commissione permanente presso il Ministero dei LL. PP. per lo studio delle

norme per l'accettazione dei materiali da costruzione, e con decreto Ministeriale 13 Giugno 1911 approvate.

Aggiungasi che a cura del prefato Dicastero dette norme vennero corredate di alcune notizie esplicative circa le genesi di esse, e sì le une che le altre sono pubblicate in appositi opuscoli, i quali, data l'importanza dell'argomento nei riguardi dei lavori ferroviarî, saranno distribuiti agli Uffici interessati a cura del Servizio Centrale I (Istituto Sperimentale).

Ordine di Servizio N. 346 (Servizio VIII).

Completamento di carico, in stazioni intermedie, dei vagoni di derrate alimentari spedite a Piccola velocità accelerata.

(Vedi Ordine di Servizio N. 228-1911).

Con riferimento alle norme pubblicate con l'ordine di Servizio N. 180-1910, si avverte che la facoltà di completare, in stazioni intermedie, il carico dei vagoni di derrate alimentari spedite a piccola velocità accelerata, è stata accordata anche alle Ditte seguenti:

DE SANTIS fratelli Antonio, Francesco e Vincenzo di PONTECAGNANO.
PETRONE Gaetano di PONTECAGNANO.
MONTI Igino di ROMA.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 347. (Servizio VIII).

Abbonamenti per studenti.

(Vedi Ordini di Servizio N. 55-1907, 106-1910, 165-1911 e Circolare N. 74-1911).

Nell'elenco delle R. Università, Istituti superiori, ecc., pareggiati, previsti dal comma *a*) del punto 2 della tariffa d'abbona-

mento per studenti (allegato *D* all'ordine di servizio 55-1907) devono aggiungersi gli Istituti qui appresso indicati:

1. Istituto di Belle Arti di Bologna;
2. Accademia di Belle Arti di Carrara;
3. Istituto di Belle Arti di Firenze;
4. » » » » » Lucca;
5. Stabilimento di Belle Arti di Massa;
6. Accademia di Belle Arti di Milano;
7. Istituto di Belle Arti di Modena;
8. » » » » » Napoli;
9. » » » » » Palermo;
10. » » » » » Parma;
11. » » » » » Roma;
12. Accademia di Belle Arti di Torino;
13. Istituto di Belle Arti di Venezia.

Sono ammessi a fruire dell'abbonamento a prezzo ridotto soltanto gli studenti degli Istituti predetti inscritti ai corsi ordinari, restandone conseguentemente esclusi tutti quelli che frequentano corsi liberi.

L'applicazione di tale concessione è vincolata all'osservanza delle norme speciali seguenti:

Al principio dell'anno scolastico gli abbonamenti si rilasciano per un periodo di uno o due mesi verso presentazione del prescritto certificato d'inscrizione alla scuola.

Nel corso dell'anno scolastico possono rilasciarsi anche per un periodo superiore a due mesi, ma qualunque sia la durata richiesta, tanto che si tratti di un primo abbonamento che della rinnovazione di quello scaduto, lo studente, insieme col certificato d'inscrizione alla scuola, deve presentare quello attestante la regolare sua frequenza ai corsi rilasciato dal Capo dell'Istituto.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 91 (Servizio VIII).

Irregolare compilazione dei verbali di accertamento per abusi sulle spedizioni.

(Vedi Circolare N. 63-1909).

Nonostante le vive raccomandazioni fatte colla circolare numero 63-1909, si verifica ancora con una certa frequenza che i controllori del traffico ed il personale di stazione, nell'accertamento di abusi su trasporti di merci, trascurano di attenersi rigorosamente alle prescrizioni dell'art. 37 delle norme per il servizio contabile delle gestioni merci, oppure, con omissioni di formalità o con constatazioni poco esatte, rendono spesso del tutto inefficaci gli accertamenti fatti.

Si fa presente sopratutto che l'accertamento della qualità delle merci deve sempre risultare dall'apposito verbale compilato in contradditorio delle parti, e che le parti possono essere sostituite dai testimoni solamente quando, formalmente invitate *per iscritto* ad intervenire, si siano esplicitamente rifiutate di assistere alla verifica o di firmare il verbale.

Si aggiunge che, nell'accertamento delle differenze di peso, è necessario indicare le cause certe o probabili, che le hanno prodotte, e quando da ciò derivi l'applicazione di un maggior prezzo di porto o di una penalità occorre ne sia fatta separata menzione sui documenti da consegnarsi ai destinatari, perchè questi ne abbiano sicura cognizione prima dello svincolo delle merci.

Mentre si confida nei buoni effetti di questo richiamo, si avverte che, come viene concesso un premio a coloro che scoprono abusi, verranno presi dei provvedimenti a carico di coloro che, per trascuratezza, causassero delle perdite all'Amministrazione.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 92. (Servizio VIII).

Assegni e spese anticipate.

Nonostante i ripetuti richiami fatti dai Controlli, molte stazioni trascurano ancora di esporre sui documenti, nella rispettiva colonna delle tasse in assegnato, l'ammontare degli assegni e delle spese anticipate; per la qual cosa passano frequentemente inosservati alle stazioni di arrivo i relativi importi, che non vengono poi riscossi all'atto dello svincolo. Ciò provoca, di conseguenza, lo scambio di continui carteggi fra i Controlli e le stazioni stesse, e l'emissione di numerosi rilievi a debito, il di cui incasso riesce sempre lungo e laborioso.

Si è riscontrato inoltre, che dalla maggior parte delle stazioni l'ammontare degli assegni emessi non viene quasi mai indicato, per memoria, nell'apposita colonna dei riassunti di spedizione; il che arreca intralcio alle operazioni di riscontro in sede di controllo.

Per far cessare siffatte irregolarità si richiamano le stazioni alla rigorosa osservanza delle disposizioni di cui all'articolo 4 (comma *f*, capoverso 2°), articolo 11 (terz'ultimo capoverso), e articolo 13 (capoverso 12°), delle Norme per il Servizio contabile delle gestioni merci, avvertendo che le ulteriori trasgressioni non saranno altrimenti tollerate e che verranno prese, senz'altro, a carico dei responsabili adeguate misure punitive.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 93 (Servizio VIII).

Avviso d'incasso degli assegni in servizio internazionale.

Il punto terzo dell'art. 14 della Convenzione per il trasporto delle merci nella Lega Italo-Germanica, diramata, in estratto, con l'Ordine di servizio N. 241-1911 dispone che « non appena l'assegno « è stato pagato, la stazione destinataria deve segnarne la riscos-

« sione sull'avviso d'incasso e restituire questo senza ritardo a
« mezzo di lettera di servizio raccomandata, per lo stesso punto di
« confine italiano per il quale è transitata la spedizione della
« merce ».

È però da avvertire che, nei rispetti delle stazioni italiane, tale disposizione non dispensa da quelle contenute all'art. 25 delle Norme per il servizio contabile delle gestioni merci, (I° luglio 1909) le quali devono ritenersi sempre in vigore per *tutti gli avvisi d'incasso* degli assegni gravati sui trasporti in servizio internazionale, disposizioni che a maggior intelligenza quì appresso si ricordano.

Per gli assegni gravati sui trasporti dall'estero all'Italia, il ritorno degli Avvisi d'incasso dalle stazioni italiane ha luogo colla scorta del foglio di via in uso pei trasporti medesimi, indirizzato alla stazione di transito allo stesso punto di confine seguito dalla spedizione della merce.

Il transito di confine tratterrà il foglio di via ed inoltrerà a destino l'avviso d'incasso con lettera di servizio raccomandata.

Per gli assegni invece gravati su trasporti dall'Italia all'estero i relativi avvisi d'incasso verranno restituiti dalle stazioni estere con lettera di servizio raccomandata, per l'istessa via seguita dalla spedizione della merce, ma dal transito di confine dovranno però essere fatti proseguire a destino scortati da foglio di via da compilarsi d'ufficio in conformità alle accennate norme.

I fogli di via di cui trattasi, dovranno dai transiti essere scritturati sui rispettivi registri e riassunti di transito e dalle stazioni negli ordinari riassunti arrivi e spedizioni del servizio internazionale ed inviati ai competenti Controlli con la relativa contabilità.

Si raccomanda vivamente alle stazioni ed ai transiti di confine, la scrupolosa osservanza delle disposizioni sopra accennate.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 94 (Servizi VII, X e XI).

Norme per regolare la facoltà di viaggiare sulle locomotive ed automotrici a vapore ed elettriche e nei treni per prova di locomotive ed automotrici.

1. — Sulla piattaforma delle locomotive con tender separato non possono in nessun caso prendere posto contemporaneamente più di tre persone oltre il macchinista ed il fuochista; sulle locomotive tender o con tender bagagliaio, e nelle cabine delle automotrici a vapore dove stanno il guidatore ed il fuochista, questo numero dovrà essere ridotto a due. Nelle locomotive con tender separato, oltre alle tre persone ammesse sulle piattaforme delle locomotive, si ammette che in caso di assoluto bisogno, una o due persone prendano posto sul tender, ma *esclusivamente quando le locomotive viaggiano sciolte o per soccorso.*

Nelle cabine delle locomotive e delle automotrici elettriche non possono in nessun caso prendere posto contemporaneamente più di 3 o 2 persone, rispettivamente per le locomotive e per le automotrici, oltre gli agenti che normalmente sono o possono essere adibiti alla condotta e cioè oltre il macchinista e l'assistente per le locomotive, ed il macchinista ed il capo treno per le automotrici.

2. — Allorquando si presentano a scortare una locomotiva od automotrice Funzionari od agenti di più Servizi, ogni Servizio non potrà essere rappresentato sulla medesima da più di una persona.

3. — L'ordine di precedenza da osservarsi fra le diverse persone autorizzate a viaggiare sulle locomotive e sulle automotrici a vapore ed elettriche sarà il seguente:

a) Funzionari ed agenti la cui presenza in macchina sia richiesta dai Regolamenti o da altre disposizioni relative alla circolazione dei treni;

b) Funzionari ed agenti della Trazione che viaggiano in macchina per ragioni di servizio;

c) Ingegneri della Manutenzione e Sorveglianti o funzionanti come tali comandati per l'ispezione della linea e del servizio di guardia;

d) i Funzionari della Trazione, delle Officine e del Movimento, nonchè tutte le persone in genere munite di biglietto portante l'autorizzazione di viaggiare sulla locomotiva, nei casi non previsti superiormente.

4. — Le persone indicate nelle categorie C. e D. possono salire sulle locomotive e le automotrici a vapore ed elettriche soltanto subordinatamente alla condizione che il numero totale delle persone viaggianti in macchina, inclusi macchinista e fuochista, e macchinista ed assistente per i treni elettrici, non risulti superiore a 4 per le locomotive con tender separato e per i locomotori, ed a 3 per le locomotive tender o con tender bagagliaio e per le automotrici.

Questa speciale limitazione non si applica alle locomotive dei treni reali (1), dei treni materiali, alle locomotive di soccorso, alle locomotive ed automotrici a vapore ed elettriche viaggianti isolate.

Si potrà ancora derogare dalla medesima in casi eccezionali ed imprevisti, nei quali casi le persone che salgano sulle locomotive od automotrici in più del numero suindicato dovranno rilasciare al macchinista una dichiarazione scritta indicante il motivo: dichiarazione che verrà poi dal macchinista allegata al bollettino di trazione.

5. — Sulle locomotive ed automotrici a vapore od elettriche, nei viaggi di prova o quando si eseguiscono speciali esperimenti, non potrà prender posto, oltre il personale la cui presenza in macchina sia richiesta dai Regolamenti o da altre disposizioni relative alla circolazione dei treni, che il personale addetto alle prove od agli esperimenti. In questo caso il funzionario che dirige la prova fisserà il numero delle persone da ammettere nelle locomotive od automotrici.

Nei bagagliai (o veicoli funzionanti come tali) dei treni per prova delle locomotive od automotrici nuove o riparate potranno

---

(1) V. art. 15 dell'istruzione per l'effettuazione dei treni reali.

prender posto solo i funzionari od agenti muniti di biglietto serie A con autorizzazione a viaggiare nei bagagliai di tutti i treni.

6. — I possessori di biglietti di qualsiasi specie validi per viaggiare sulle locomotive ed automotrici a vapore od elettriche, sono tenuti a presentare il loro biglietto tanto al macchinista all'atto di salire in macchina, quanto agli altri agenti incaricati del controllo dei biglietti.

Distribuita agli agenti delle classi 3, 4, 7, 9, 42, 43, 44, 45 e 46.

Circolare N. 95 (Servizio VI)

Vendita di stoffa turchina leggera e di stoffa turchina pesante.

Agli agenti di tutta la Rete, e per la quantità limitata ai bisogni di famiglia, l'Amministrazione concede in vendita la stoffa turchina leggera e la stoffa turchina pesante di cui i Magazzini Vestiario hanno scorta.

Tali vendite vengono accordate con pagamento a contanti, o a rate mensili (non superiori a sei) da scomputare mediante trattenuta sul ruolo paga.

Per dette vendite si debbono osservare le seguenti norme:

Le domande dovranno farsi coi moduli *B*-82 sui quali dovrà essere esposta, secondo il caso, l'indicazione: « Pagamento in contanti » oppure « Pagamento in N. . . . . rate mensili ».

Per le vendite *con pagamento a rate mensili* le richieste *B*-82 saranno trasmesse al competente Magazzino munite, in ambedue i tagliandi, del visto e della firma del Capo dell'Ufficio superiore con la formula: « Si autorizza la provvista della stoffa il cui importo sarà da scomputarsi in N. . . . . rate mensili consecutive ».

I Magazzini vestiario, con spedizione in servizio, invieranno la stoffa al Superiore immediato per la consegna al richiedente. Questi firmerà per ricevuta il tagliando della richiesta *B*-82 che sarà stato rimesso dai Magazzini insieme alla stoffa, e che a questi dovrà essere restituito a cura del Superiore.

I Magazzini Vestiario compileranno per tali vendite separati elenchi *B*-86 portanti, in modo visibile, sui vari fogli, la indicazione « *Vendite con pagamento a rate mensili* ». Detti elenchi *B*-86, corredati del primo tagliando della richiesta *B*-82, sul quale dovranno essere citati gli estremi di spedizione della stoffa, saranno dai Magazzini rimessi colla contabilità mensile all'Ufficio Economato di Torino per l'addebito agli Uffici competenti.

Per le vendite *con pagamento in contanti* le richieste saranno rimesse al Magazzino vidimate dall'Ufficio Superiore e munite dell'annotazione: « *Pagamento in contanti* ».

I Magazzini appena ricevute le richieste emetteranno un ordine d'introito Mod. *B*-109 per l'importo relativo, e lo invieranno alla stazione — residenza del richiedente — dandone a questi avviso, perchè possa eseguire il pagamento.

Il richiedente invierà al Magazzino Vestiario il tagliando ricevuta *B*-109 che gli avrà rilasciato il Capo stazione, ed il Magazzino provvederà alla spedizione della stoffa nei modi sopraindicati, appena sarà in possesso di detta ricevuta.

La regolarizzazione contabile di queste vendite sarà fatta nei modi consueti, con fatture *F*-38 alle quali dovranno essere sempre allegati i tagliandi ricevuta del *B*-109.

Istruzione N. 5 (Servizi II e X).

Norme per l'aggiornamento, la verifica di fattò ed il rinnovamento degli inventari del materiale d'esercizio delle grandi officine del materiale e delle altre officine e località dipendenti dalle Divisioni della Trazione e del Materiale (Servizio X).

In relazione alla precedente mia N. 52370 del 28 ottobre 1910 dispongo quanto segue:

I.

Art. 1.

Le Ragionerie effettuato l'aggiornamento degli inventari copia delle Officine e delle località di cui sopra, dovranno, nel restituire i libri, comunicar loro il complessivo *saldo contabile accertato*.

Art. 2.

Le Officine e le località prima di iniziare il lavoro di verifica dovranno, colla collaborazione di un incaricato della Ragioneria da richiedersi dagli Uffici del Servizio X quando per l'importanza delle verifiche da praticarsi sia ritenuta necessaria, spogliare gli inventari aggiornati nello intento di raggruppare gli oggetti della medesima specie per riportarli poi, per ordine alfabetico a quantità ed a valore nel Mod. *B*-183 lasciando tra una voce e l'altra della seconda colonna di detto Modulo almeno tre righe in bianco pei motivi di cui all'art. 12 (parte seconda).

Art. 3.

Lo spoglio degli inventari aggiornati (Mod. *B*-183) dovrà essere eseguito mantenendo distinti gli oggetti in conformità alle suddivisioni degli inventari e cioè:

Macchinari, Attrezzi grossi, Attrezzi piccoli, Modelli e Mobilio, ripartendoli in appositi fascicoli secondo che sono di spettanza del Ramo Materiale o del Ramo Trazione.

Sub *a*).

Per gli oggetti ora considerati di consumo, ma inscritti nello inventario, verrà compilato un fascicolo separato a *quantità* ed a *valore.*

Nel fascicolo Mod. *B*-183 riguardante i *macchinari* dovranno essere riportati i *numeri* d'ordine ed eventualmente anche le *marche* dei fornitori qualora ciò fosse necessario per ben identificarli.

Art. 4.

Il totale importo degli spogli inventariali, suddivisi come dall'articolo precedente, dovrà rappresentare il totale del saldo *contabile* dell'inventario delle singole unità amministrative (Officine e Località) comunicato dalle Ragionerie, come è detto dall'art. 1.

Art. 5.

Nell'effettuare lo spoglio si considereranno *Attrezzi grossi* quelli inscritti nell'inventario per un valore di lire 100 o più; piccoli quelli di un valore inferiore.

N. B. Nelle future richieste il Servizio X indicherà esso sui documenti di domanda e sulle distinte allegate alle liquidazioni finali se trattisi di Attrezzi grossi o piccoli apponendo ai documenti medesimi la sigla *AG.* nel primo caso, *AP.* nel secondo.

I documenti di prelievo da presentarsi alle Ragionerie saranno tenuti distinti a seconda che trattisi di Attrezzi grossi o piccoli.

Art. 6.

Ultimato lo spoglio ed accertato il saldo contabile complessivo, si inizierà il lavoro di verifica per cura delle Officine e delle Località servendosi del Mod. *B*-183 già predisposto.

Art. 7.

I materiali che risulteranno in più in confronto alla consistenza inventariale contabile verranno segnati nel modulo *B*-183 nella colonna 42ª; quelli in meno nella colonna 43ª.

Ove poi risultassero *eccedenti,* cioè in più della consistenza contabile, materiali non compresi, per qualità, nell'inventario, essi dovranno essere aggiunti in fine delle rispettive categorie già suddivise per ordine alfabetico, rispettando sempre le righe lasciate in bianco tra voce e voce, come è detto all'art. 2, ma facendo nella colonna annotazione, di fianco alla lettera alfabetica relativa, apposito richiamo all'aggiunta praticata in fine della categoria.

Art. 8.

Pei materiali risultati in più in confronto alla consistenza inventariale verrà indicato, nella colonna annotazioni, il *valore di stima* che loro si ritiene di assegnare; per quelli risultati in meno

il *valore inventariale* e la pagina dell'inventario o il numero di carico delle rispettive scritture.

Art. 9.

Pei materiali risultati in più perchè riflettenti nuovi impianti in conto patrimoniale ancora da liquidarsi dovranno essere indicati nella colonna annotazioni gli estremi delle autorizzazioni di spesa in C. P.

Art. 10.

Ultimata la verifica le Officine e le Località redigeranno il prescritto verbale, Mod. *B*-135, a norma della circolare N. 2406 del 24 gennaio 1911 della Ragioneria Centrale, desumendone i dati dai fascicoli Mod. *B*-183 e valendosi degli spogli di cui all'articolo 2° per determinare il *valore* dei materiali mancanti.

II.

Art. 11.

Gli spogli degli inventari, i fascicoli Mod. *B*-183, il verbale Mod. *B*-135, coi prescritti allegati, dovranno essere inviati alle Ragionerie di competenza.

Art. 12.

Le Ragionerie, ricevuti gli elaborati di cui all'articolo precedente, si accerteranno dell'esettezza del lavoro compiuto in *rapporto al saldo contabile dell'inventario originale in loro possesso;* indi procederanno, d'accordo colle Officine e le Località, in quanto ciò sia necessario, alle rettifiche delle voci non conformi al Catalogo dei materiali di scorta (edizione Luglio 1909) se naturalmente queste vi sono nel Catalogo stesso comprese, inscrivendo la *nuova* voce da usarsi nelle righe lasciate in bianco sul Mod. *B*-183 avver-

tendo però che, allo scopo di non soverchiamente frazionare le scritturazioni inventariali ,sarà bene tralasciare nelle *nuove voci* — specie se riferibili al mobilio — quei minuti dettagli descrittivi che, oltre non rappresentare qualità *essenziali* degli oggetti, non si ritengono necessari alla pratica identificazione dei medesimi.

Art. 13.

Compiuto tale lavoro le Ragionerie effettueranno la rinnovazione dell'inventario servendosi dei nuovi modelli *B*-127 ed inscrivendovi gli oggetti *al netto* all'atto della rinnovazione tenuto presente quanto si dispone all'art. 15°; rinnovazione però che dovrà, per esigenze contabili coincidere con le risultanze della chiusura dell'ultimo esercizio.

Art. 14.

I movimenti inventariali avvenuti dopo il 30 Giugno 1905 fino alla data della rinnovazione dell'inventario e che trovano appoggio nelle contabilità e nei vecchi inventari da archiviarsi dalle Ragionerie, dovranno risultare semplicemente a valore dal Mod. *B*-127 *bis* da allegarsi al *nuovo* inventario.

Avute le istruzioni dal Servizio Centrale II le Ragionerie provvederanno alla regolarizzazione contabile delle mancanze e degli oggetti ora considerati di consumo, da *non* inscriversi nel *nuovo* inventario, e delle eccedenze da inscriversi in seguito nel *nuovo* inventario.

Art. 15.

Le eccedenze puramente apparenti perchè pertinenti ad impianti in conto patrimoniale in corso di liquidazione verranno dalle Ragionerie riepilogate a *parte* e *separatamente a sola quantità* iniziando però subito le pratiche opportune con gli Uffici competenti per la loro regolare inscrizione nell'inventario in conformità alle vigenti istruzioni.

III.

Art. 16.

Presi gli opportuni accordi colle Ragionerie, le Officine e le Località provvederanno poi, a mezzo del proprio personale alla compilazione dell'inventario-copia ad esse spettante in conformità a quello già costituito dalle competenti Ragionerie.

Art. 17.

Per le verifiche che fossero già iniziate e per le quali il lavoro fosse già notevolmente inoltrato le Officine, le Divisioni e le Ragionerie prenderanno, d'accordo, gli opportuni provvedimenti per dare pratica attuazione a quanto si stabilisce negli articoli precedenti, coordinando, possibilmente, il lavoro già compiuto.

I Servizi Centrali IJ e X provvederanno perchè le disposizioni di cui sopra siano attuate entro la data 30 Giugno 1912.

Il Direttore Generale
F. BIANCHI.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 343-1911.

Elenco di nuove stazioni ammesse al servizio cumulativo con la Sardegna.

STAZIONI	Servizi cui sono abilitate	TRANSITI DI MARE cui debbono essere appoggiati i trasporti			
		Grande Velocità	Km.	Piccola Velocità	Km.
Aosta . . .	G. P.	Civitavecchia . . Genova (1) . .	675 264	Genova. . . .	264
Beinette. . .	G. P.	Civitavecchia. . Genova (1) . .	550 139	Genova. . . .	139
Casalecchio di Reno . . .	G. P.	Civitavecchia. . Livorno S. M. (1).	408 175	Livorno Maritt. .	177
Castelguelfo .	G. P.	Civitavecchia. . Genova (1) . .	441 198	Genova. . . .	198
Chiari . . .	G. P.	Civitavecchia. . Genova (1). . .	544 216	Genova. . . .	216
Chignolo Po .	G. P.	Civitavecchia. . Genova (1). . .	517 151	Genova. . . .	151
Conegliano. .	G. P.	Civitavecchia. . Livorno S. M. (1).	617 384	Livorno Maritt. .	386
Desio . . .	G. P.	Civitavecchia. . Genova (1). . .	574 177	Genova. . . .	177
Faenza . . .	G. P.	Civitavecchia. . Livorno S. M. (1).	431 198	Livorno Maritt. .	200

STAZIONI	Servizi cui sono abilitate	TRANSITI DI MARE cui debbono essere appoggiati i trasporti			
		Grande Velocità	Km.	Piccola Velocità	Km.
Gravellona Toce	G. P.	Civitavecchia . . Genova (1). . .	620 209	Genova. . . .	209
Imola . . .	G. P.	Civitavecchia. . Livorno S. M. (1).	447 214	Livorno Maritt. .	216
Incisa Belbo .	G. P.	Civitavecchia . . Genova (1). . .	500 89	Genova. . . .	89
Massa . . .	G. P.	Civitavecchia . . Livorno S. M. (1).	295 62	Livorno Maritt. .	64
Mestre . . .	G. P.	Civitavecchia . . Livorno S. M. (1).	569 336	Livorno Maritt. .	338
Milano P. Semp.	P. (5)	—	—	Genova. . . .	157
Oneglia . . .	G. P.	Civitavecchia . . Genova (1). . .	527 116	Genova. . . .	116
Pietrasanta . .	G. P.	Civitavecchia . . Livorno S. M. (1).	284 51	Livorno Maritt. .	53
Pontassieve. .	G. P.	Civitavecchia. . Livorno S. M. (1).	351 118	Livorno Maritt. .	120
Porto Recanati	G. P.	Civitavecchia. . Livorno S. M. (1).	404 381	Livorno Maritt. .	383
Pracchia . .	G. P.	Civitavecchia. . Livorno S. M. (1).	344 111	Livorno Maritt. .	113
Pra	G. P.	Civitavecchia . . Genova (1). . .	429 18	Genova. . . .	18

STAZIONI	Servizi cui sono abilitate	TRANSITI DI MARE cui debbono essere appoggiati i trasporti			
		Grande Velocità	Km.	Piccola Velocità	Km.
Rogoredo . .	G. P.	Civitavecchia . . Genova (1). . .	457 151	Genova. . . .	151
S. Maria Capua V.	G. P.	Civitavecchia . . Napoli (1) . . .	291 45	Napoli	45
Sestri Ponente.	G. P.	Civitavecchia . . Genova (1). . .	424 13	Genova. . . .	13
Stradella . .	G. P.	Civitavecchia . . Genova (1). . .	520 120	Genova. . . .	120
Terracina . .	G. P.	Civitavecchia . .	208	Civitavecchia . .	208
Urbino . . .	G. P.	Civitavecchia. .	385	Civitavecchia . .	385
Ventimiglia St.	G. P.	Civitavecchia . . Genova(1) . . .	568 157	Genova. . . .	157

Nota da riportarsi in calce alla pag. 190.

(5) Limitatamente ai trasporti di merci in piccole partite.

Circolare N. 20[v] (SERVIZI VII e X).

Veicoli da inoltrarsi vuoti nelle Officine dell'Amministrazione per scadenza di periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare, e che sono indicati nello elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della Rete alle ore 17 del giorno 15 Novembre 1911, estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile, e delle squadre di rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli sopra indicati viene rintracciato, se esso è vuoto, la stazione vi applicherà da ambo i lati la nuova etichetta mod. G-318 di cui l'ordine di Servizio N. 67-1911 scrivendo a mano nell'apposito spazio, il motivo per cui il veicolo viene destinato all'Officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in Officina scortato da mod. G-130.

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta cui sopra in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in Officina, scortandolo con mod. G-130.

Di massima i bagagliai a due sale ed i carri dovranno essere etichettati per la più prossima Officina rispetto al luogo dove vengono rintracciati, mentre le carrozze ed i veicoli a carrelli saranno destinati ad una delle Officine di Torino, Verona, Firenze, Bologna, Granili, Foggia, Taranto e Palermo più prossima al luogo dove vengono rintracciati.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno esser tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così non dovranno esser tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

Di ogni invio di veicoli alle Officine dovrà darsi avviso telegrafico alla Delegazione Circolazione Veicoli nella cui circoscrizione trovasi la stazione che etichetta il veicolo.

Ogni negligenza, omissione ed erronea applicazione di etichette verrà severamente punita, anche con l'addebito di tutto o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da inoltrarsi nelle officine per scadenza del periodo di garanzia.

BAGAGLIAI

DUIz 96101 - 96106 - 96110 - 96112 - 96141 - 96189 - 96196 - 96300 - 96314 - 96319 - 96327 - 96329 - 96335 - 96338 - 96366 - 96370.

CARRI

F 166893 - 166898 - 167656 - 167658 - 169383 - 169385 - 170307 - 170311.

L 468843 - 468848 - 468856 - 468863 - 468870 - 468875 - 468880 - 468886 - 468890 - 468895 - 469413 - 469415 - 469419 - 469422 - 469605 - 469609 - 469617 - 469621 - 469630 - 469634 - 469642 - 469648 - 469653 - 469655 - 469660 - 469665 - 470046 - 470050 - 470059 - 470062 -

470064 - 470066 - 470080 - 470085 - 470447 - 470450 -
470457 - 470461 - 470650 - 470653 - 470659 - 470663 -
470666 - 470668 - 470672 - 471782 - 471785 - 471788 -
471790 - 472139 - 472144 - 472150 - 472153 - 472163 -
472166 - 472175 - 472178 - 472181 - 472184 - 472504 -
472509 - 472514 - 472517 - 472934 - 472940 - 472946 -
472948 - 472950 - 472956 - 472961 - 472968 - 472972 -
473550 - 473555 - 474338 - 474340 - 474343 - 474512 -
474514 - 474517 - 474519 - 474526 - 474529 - 474531 -
474533.

P 653644 - 653649 - 653652 - 654953 - 654955.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 3, 9, 11, 26, 27, 29 *e* 34.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

SENTENZE

Pensioni del personale ferroviario - Incompetenza dell'autorità giudiziaria.

Per l'art. 47 del Testo Unico della Legge sulle pensioni del personale delle Ferrovie dello Stato approvato con R. Decreto 22 aprile 1909, N. 229, tutte le cause relative al diritto, all'ammontare ed alla decorrenza delle pensioni e dei sussidi liquidati dai cessati Comitati di Casse Pensioni, Casse Soccorso ed Istituti di Previdenza, non introdotte anteriormente al primo gennaio 1909, sono sottratte alla competenza del Magistrato ordinario.

E, pertanto, l'autorità giudiziaria, è incompetente a decidere una causa nella quale non si contende del diritto, nè sull'ammontare di una pensione, ma solo si sostiene che il cessato Comitato di Cassa Pensioni dopo aver riconosciuto il diritto a pensione di alcuni ex impiegati ferroviari, non abbia legittimamente provveduto deliberando che ad essi dovessero corrispondersi solo cinque annualità arretrate e non anche le precedenti.

CORTE APP. FIRENZE - Gardi, *ff. Pres.;* Baccini, *Est.* — Pasquinelli, Cutini ed altri c. Ferrovie Stato.

Con atti del dì 5-6 aprile 1910 i signori Pasquinelli Agostino, Cutini Giuseppe, Vannucchi Adriano, Galligani Torquato, Pagnozzi Francesco e Zini Roberto, ex impiegati ferroviari ora pensionati e Castagnoli Silvio, unico figlio ed erede di Castagnoli Pietro, impiegato ferroviario pensionato, contestavano ai signori comm. Riccardo Bianchi nella sua qualità di Direttore Generale e rappresentante delle Ferrovie dello Stato e comm. Secondo Borgnini nella sua qualità di Direttore Generale e rappresentante la Società delle

Ferrovie Meridionali, già esercenti la Rete Adriatica, che essi « istanti, già impiegati dell'antica Società delle Ferrovie dell'Alta Italia, iscritti alla Cassa Pensione di detta Società, furono, in epoche diverse licenziati dal loro impiego per motivi disciplinari senza che la deliberazione relativa li dichiarasse decaduti dal diritto alla pensione, tanto che ad essi ne rimase il diritto in ordine al disposto dell'art. 15 del relativo regolamento, diritto che negato, nell'occasione che ne fecero domanda, dai successivi esercenti quella rete, venne finalmente a loro riconosciuto dopo che l'esercizio di codeste reti fece ritorno allo Stato.

« Ma mentre si riconosceva a tutti il diritto alla pensione e questa veniva loro liquidata in base al regolamento ridetto, delle annualità arretrate, non venivano loro pagate che cinque a partire dal dì della liquidazione, perchè si asseriva essere le altre colpite dalla prescrizione quinquennale estintiva, di che all'art. 2144 Codice Civile.

« Che ciò non essendo conforme a diritto, portava nei comparenti il diritto a reclamare gli arretrati oltre i danni e interessi per la mancata liquidazione della pensione quando la richiesero ».

E pertanto citavano i ridetti signori Bianchi e Borgnini innanzi il Tribunale di Firenze per ivi sentirsi condannare « il primo di esso nei nomi suddetti al pagamento a favore degli istanti suddetti di tutte le annualità di pensione decorse dal dì del licenziamento di ciascuno di essi e cioè per Pasquinelli Agostino dal 16 maggio 1889, per Cutini Giuseppe dal 22 aprile 1883 pel Vannucchi Adriano dal 2 novembre 1889, per Galligani Torquato dal 29 ottobre 1886, per Pagnozzi Francesco dal 31 luglio 1886, per Zini Roberto dal 24 giugno 1884, per Castagnoli Silvio dal 24 giugno 1884 fino al giorno di decorrenza della pensione a ciascuno stabilita nella liquidazione ed ambedue nei nomi suddetti sentirsi condannare solidalmente al pagamento dei danni ed interessi di ragione sulle annualità suddette scadute e non solute e alle spese di lite con ogni altra pronunzia di ragione e di legge e con sentenza munita di clausola provvisionale.

Gli attori presentavano, oltre la procura alle liti, un atto di notorietà riguardante il Castagnoli Pietro, una lettera delle Ferrovie dello Stato in data 19 giugno 1908, con la quale si comuni-

cava al Cutini la liquidazione della pensione spettantegli e il libretto di essa pensione.

Concludevano gli attori all'udienza perchè venissero accolte le loro domande spiegate come da citazione, respingendosi ogni contraria istanza od eccezione, specialmente quella di incompetenza del Tribunale.

Il comm. Rossi Adolfo, per le strade ferrate meridionali, concludeva per la estromissione dalla causa, con condanna degli attori alle spese.

Le Ferrovie dello Stato prospettavano in primo luogo la incompetenza del Tribunale, in secondo luogo la prescrizione delle annualità dagli istanti richieste e finalmente la inammissibilità delle loro domande.

Messa la causa a deliberazione interveniva sentenza del Tribunale in data delli 22 dicembre 1910, con cui dichiaravasi incompetente a decidere sulle domande proposte dagli attori, e li condannava in solido al pagamento delle spese oltre quelle della sentenza.

Da tale sentenza appellavano essi in tempo debito davanti a questa Corte, riproponendo le fatte domande.

Comparse le parti tutte del primo giudizio, prendevano, all'udienza di spedizione, rispettivamente le conclusioni che si leggono in capo della presente.

DIRITTO.

Considerato che il Tribunale, nel dichiarare la propria incompetenza, non fece che uniformarsi al chiaro disposto dell'art. 47 del testo unico della legge sulle pensioni del personale delle Ferrovie dello Stato approvato con R. Decreto 22 aprile 1909, N. 227. Tale disposto sancisce che l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato provvede direttamente alla liquidazione di *tutte le pendenze* relative alle gestioni dei cessati Comitati di Cassa Pensioni, Cassa Soccorso ed Istituti di Previdenza, applicando le norme fissate nei rispettivi statuti, salvo il disposto dell'art. 22 delle presenti disposizioni, cui s'intenderà soggetta anche per lo eventuale ricorso *la liquidazione di pensioni o sussidi relativi a dette gestioni.*

Rimangono per altro di competenza dell'autorità giudiziaria ordinaria le controversie letigiose che in materia fossero già iniziate avanti il primo gennaio 1909.

E l'art. 22 così stabilisce:

« Contro le deliberazioni del Consiglio di Amministrazione è ammesso entro il termine di giorni 90 dalla comunicazione da farsi in conformità dell'art. 127 del regolamento approvato con R. Decreto 5 settembre 1895, N. 609, il ricorso da parte degli interessati, alla Corte dei Conti che giudica definitivamente ».

Procul dubio la questione sollevata dagli appellanti si riferisce ad una pendenza del Comitato della cessata Cassa Pensioni. Essi pretendono che siano sottoposti ad indagine atti relativi alla gestione di detta Cassa e che il Magistrato ordinario corregga deliberazioni emanate dal Comitato di essa; che provveda insomma alla liquidazione di una *pendenza* di uno degli istituti di previdenza ferroviari.

Ma l'art. 47 sopra trascritto, con ampia dizione e di non dubbio significato, indice una regola che non ammette deroghe e cioè che tutte le pendenze dei cessati Comitati degli Istituti di previdenza sono sottratte alla giurisdizione e competenza del magistrato ordinario « *Lex quae specialiter disposuit in casu de quo agitur praevalet legi quae regulam generalem continet* ».

Nè ha consistenza alcuna il riflesso posto innanzi dagli appellanti e cioè che nella specie si deve ammettere che sia competente a pronunciare l'autorità giudiziaria, trattandosi di determinare da quale giorno debba avere suo decorrimento la corresponsione della pensione, perchè si tratta appunto di prendere in esame un provvedimento del Comitato della Cassa Pensioni, provvedimento che non può scompagnarsi dai singoli elementi di cui è costituito e che deve essere vagliato nel suo fattivo complesso, per stabilire se nello assegnare la pensione all'interessato abbia o meno rettamente pronunziato. Una deliberazione con la quale si liquida una pensione, non solo riconosce il diritto dell'interessato, ma determina l'ammontare annuo dello assegno a lui spettante e stabilisce *la decorrenza di esso*. L'impugnativa contro taluno degli elementi su cui s'incardina il deliberato stesso, si converte in reclamo avverso il provvedimento di liquidazione di pensione, e quindi esso deve re-

carsi davanti agli organi opportunamente proposti ed ai quali perciò è dato il potere di giudicare se il provvedimento stesso sia, oppure no, contrario alla legge.

Ben osserva l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato che solo nel caso in cui essa si rifiutasse di corrispondere una somma al cui pagamento si fosse obbligato il Comitato della Cassa Pensioni, la questione avrebbe potuto esser decisa dal Tribunale. Ma il diritto dell'appellante non solo non fu negato, ma fu riconosciuto, essendosi statuito che la pensione dovesse avere il suo principio dal giorno fissato con le rispettive deliberazioni.

Considerato che gli appellanti cadono in palese contraddizione, quando sostengono che all'infuori delle liquidazioni ogni altra questione circa le *pensioni liquidate* dagli antichi Comitati delle Casse di previdenza è di competenza dell'autorit àgiudiziaria. E per verità, ogni liquidazione, dopo che è stata approvata, non è che una *pensione liquidata*, e quindi ammettendo che si debba reclamare alla Corte dei Conti avverso le deliberazioni di « *liquidazione* » si deve egualmente ammettere che si debba reclamare dinanzi alla Corte dei Conti anche avverso quelle relative alle « *pensioni liquidate* » essendo la identica cosa.

Che se poi si volesse comunque sostenere che il ricorso alla Corte dei Conti è ammesso solamente contro le liquidazioni da farsi *ex novo* e non anche contro quelle che già deliberate dànno luogo a contestazione in seguito alla assunzione della loro gestione da parte delle Ferrovie, ciò troverebbe una smentita nel chiaro ed esplicito disposto dell'art. 47 già di sopra *in extenso* riferito.

Considerato che per tutti i premessi riflessi deve dichiararsi infondato il prodotto appello e confermarsi la sentenza di cui è gravame che dichiarava l'incompetenza dell'Autorità giudiziaria.

Considerato che le spese seguono la soccombenza;

P. Q. M. dichiara infondato l'appello e condanna gli appellanti al pagamento delle spese.

Anno IV - N. 45. | 9 Novembre 1911.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, novembre 1911 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-89

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Allegato **A** *all' Ordine di Servizio N. 354-1911.*

SOCIETÀ TRAMVIE VICENTINE

Società Anonima - Sede in Vicenza

Tramvia VICENZA - VALDAGNO - RECOARO - ARZIGNANO - CHIAMPO

DIREZIONE DELL'ESERCIZIO: VICENZA

STAZIONE	Linea alla quale appartiene	Servizi cui è abilitata					Distanza in chilom. dalla stazione di scambio di Tavernelle
		G. V.	P. V. A.	P. V. O.	Veicoli e bestiame	Trasp. a domicil.	
onte Alto	Tavernelle - Valdagno - Recoaro.	G	A	P	V. B.	—	5

Dal servizio di corrispondenza sono esclusi:

a) i feretri;

b) i colli indivisibili di un peso superiore alle 8 tonnellate;

c) le materie esplodenti o pericolose.

Ordine di Servizio N. 348 (Servizio VIII).

Apertura del tronco Casarano-Gagliano Leuca ed attivazione del servizio cumulativo coll'intera linea Nardò-Tricase-Maglie.

(Vedi Ordine di Servizio N. 331-1911).

Col giorno 4 Novembre 1911 si apre all'esercizio il tronco Casarano-Gagliano Leuca, col quale viene a completarsi la linea Nardò-Tricase-Maglie.

Dalla data suddetta viene quindi attuato coll'intera linea Nardò-Tricase-Maglie, il servizio cumulativo pei transiti di Nardò e di Maglie, ed ha perciò completa applicazione l'Ordine di Servizio N. 331-1911, restando abrogata la riserva contenuta nelle relative « Disposizioni transitorie ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 349. (Servizio VIII).

Tariffa differenziale *A*.

(Vedi Ordini di Servizio N. 60 e 143 del 1908 e N. 17, 71, 93, 114, 279 e 337 del 1911).

Nel prospetto delle deviazioni annesso all'Ordine di Servizio N. 60-1908, devono essere praticate le aggiunte seguenti:

DA A o viceversa	Via più breve	Deviazione	Km. di maggior percorso
Montebelluna-Vicenza	Castelfranco - Cittadella.	Castelfranco-Padova	26

N. B. Analoga aggiunta dovrà praticarsi anche nell'elenco delle deviazioni facente parte dell'allegato N. 14 al Regolamento pei trasporti militari (edizione luglio 1911).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 350. (Servizio VIII).

Servizio diretto " Franco-italo-austro-russo " via Ventimiglia-Pontebba per viaggiatori e bagagli e spedizioni di fiori freschi.

(Vedi Ordini di Servizio N. 92-1909 e 288-1910).

Col 12 novembre 1911 viene attivata una nuova tariffa per il trasporto dei viaggiatori, dei bagagli e dei fiori freschi in servizio diretto fra stazioni italiane e francesi da una parte e stazioni austriache e russe dall'altra, via Ventimiglia-Pontebba, tariffa che sostituisce quella in data 1° aprile 1909 ed il relativo 1° Supplemento del 14 novembre 1910.

Colla tariffa stessa vengono modificati i prezzi dei biglietti in relazione alle prescrizioni della legge N. 310 del 13 aprile 1911.

Nessun cambiamento viene apportato al quadro delle corrispondenze dirette del servizio di cui trattasi se neppure alle relative disposizioni di tariffa; soltanto viene portato da Frs. 4,70 a Frs. 4,80 il supplemento di prezzo dovuto dai possessori dei biglietti di 1ª classe valevoli per i treni ordinari in servizio diretto fra le stazioni italiane e francesi da una parte e Vienna dall'altra, che intendono approfittare del treno di lusso Cannes-Pietroburgo.

Salva tale variante, restano quindi in vigore gli Ordini di Servizio N. 92-1909 e 288-1910.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 351 (SERVIZIO VIII).

Servizio italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 338-1911).

Con decorrenza dal 1° novembre dovrà introdursi nella nomenclatura della tariffa diretta *italo-germanica*, la seguente nuova voce e relativa classificazione:

POSIZIONE		VOCE DELLA NOMENCLATURA	CLASSIFICAZIONE							
			Italiana					*Estera*		
155 a	137 a	**Apparecchi** di ogni sorta, non nominati, misuratori e contatori per determinare ed anche per registrare automaticamente la quantità, la tensione, la velocità od altre proprietà dei liquidi, dei gas (anche del vapore) e delle correnti elettriche, come: contatori elettici, anemometri, indicatori di pressione tassametri e simili	1	—	—	—	—	1	AB	—
		Pei misuratori, contatori e registri per gas o molini — vedi posizione N. 1668. Pei misuratori per l'alcool — vedi posizione N. 1669. Per gli strumenti di fisica, di precisione ecc. — vedi posizione N. 2469.								

Con effetto pure dal 1° novembre 1911 nell'elenco delle stazioni germaniche (Parte II-B della tariffa diretta italo-germanica), sono da introdursi le seguenti modificazioni ed aggiunte:

A pag. 302. - Al nome della stazione di « Duisburg-Meiderich » esporre il richiamo « (44) », riportando appiedi della pagina la seguente nota:

« (44) Il servizio della grande velocità è limitato alle spedizioni senza vincolo di peso; quello della piccola velocità ai trasporti a vagone completo per conto degli stabilimenti raccordati « Zeche Westende (Ferriera Westende) » e « Maschinenbau-Aktiengesellschaft Tiegler (Società Anonima Tiegler per costruzioni macchine) », od ai trasporti in partite di almeno 2000 Kg. per vagone pure per conto dei detti Stabilimenti raccordati, a condizione però che per ogni vagone figurino un solo mittente ed un solo destinatario ».

Alla stessa pagina 302 deve essere poi aggiunta la seguente nuova stazione colle relative indicazioni:

Ess.	**Duisburg - Meiderich Nord** (*)	—	908	952	1100	—

(*) Ammessa alla sola tariffa dei metalli.

Alla pagina 471 (*Tariffa eccezionale N. 1* - ristampatasi col 23ª Supplemento), di contro al nome della stazione di « Duisburg-Meiderich » esporre il seguente richiamo: (*).

Nella stessa pagina, aggiungere la nuova stazione di « Duisburg-Meiderich Nord » coi relativi prezzi sottoindicati:

		a	*b*	*c*	*d*	*e*	*f*	*g*	*h*
Duisburg - Meiderich Nord	Pino	8.05	7.88	7.88	7.88	4.44	4.44	4.44	4.44
	Chiasso	8.54	8.33	8.33	8.33	4.71	4.71	4.71	4.71
	Peri	9.22	8.24	7.24	6.65	5.55	5.55	4.80	4.80

		i	k	l	m	n	o	p
Duisburg - Meiderich Nord	Pino	3.10	3.10	3.10	2.73	2.36	2.29	2.29
	Chiasso	3.29	3.29	3.29	2.92	2.50	2.42	2.42
	Peri	3.87	3.65	3.38	2.87	2.87	2.86	2.84

Col 16 novembre 1911, a pagina 328 dell'elenco delle stazioni germaniche, dovranno modificarsi e sostituirsi come appresso le indicazioni attualmente figuranti per la seguente stazione:

Ktt.	**Loslau**	Ratibor (1)	1303	1348	1052	1294

A pagina 514 della Parte II-B è da introdursi poi la predetta stazione coi relativi prezzi speciali nella colonna della tariffa speciale I-*b*:

		TARIFFA SPECIALE I serie *b* (10 tonn).
Loslau.	Pino	4.73 (10)
	Chiasso	4.98 (10)
	Peri	4.17 (10)
	Pontebba	4.33 (10)

(10) Prezzo applicabile soltanto ai trasporti di olii di catrame di carbon fossile, leggeri (benzolo, toluolo, siluolo, ecc.), aventi a 20° Celsio un peso specifico di almeno 0.850.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 352 (SERVIZIO VIII).

Servizio Italo-Belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 334-1911).

Si avverte che, in seguito a comunicazioni pervenute dalle ferrovie estere, a datare dal 1° novembre 1911, sono stati messi in vigore i seguenti prezzi speciali qui sotto rispettivamente indicati per ognuna delle stazioni interessate; prezzi che sono da riportarsi a pag. 15 dell'8° Supplemento italo-belga, pubblicatosi il 15 giugno 1911 e precisamente sotto quelli ora esposti nella serie *e* della tariffa eccezionale N. 23, via Chiasso:

TARIFFA ECCEZIONALE N. 23.

Serie *e* - 10 tonn.

	PREZZI PER QUINTALE.
Anvers transit. ecc. - Chiasso . . .	3,44 (7)
Bruxelles transit. ecc. - Chiasso . .	3,27 (7)
Louvain transit. ecc. - Chiasso . . .	3,27 (7)
Termonde transit. ecc. - Chiasso . .	3,39 (7)

(7) Prezzo applicabile soltanto *alle macchine agrarie montate*, in destinazione di Milano.

Nella detta tariffa diretta italo-belga, sono pure da introdursi, con effetto immediato, le seguenti modificazioni ed aggiunte:

La nota (4) introdotta a pag. 49 della nomenclatura e classificazione delle merci, coll'8° Supplemento, va completata come appresso:

« (4) Pei trasporti di almeno 5000 o 10000 Kg., o paganti per « tali pesi minimi, in provenienza o destinazione dei porti di mare « del Belgio o di Terneuzen (in transito del Belgio) vedansi prezzi « speciali nella tariffa ».

A pag. 165, l'indicazione relativa alle tasse di rispedizione per trasporti a grande velocità ed a vagone completo, introdotta in tariffa coll'8° Supplemento, deve essere sostituita dalla seguente:

« Franchi 0.15 per quintale pei trasporti a grande velocità « effettuati in base ai prezzi eccezionali per vagone completo « di 5000 o 10,000 kg. risultanti sotto la classe I della grande « velocità ».

A pag. 12 del precitato Supplemento 8°, sotto gli attuali prezzi della *Classe I Grande Velocità*, esporre per le sottoindicate stazioni i seguenti prezzi speciali:

Anvers *transit* . . .	12.92 (7)	Ostende *transit*. . .	13.52 (7)
Bruges *transit* . . .	13.36 (7)	Termonde *transit*. .	12.82 (7)
Bruxelles *transit* . .	12.58 (7)	Terneuzen *transit*. .	13.22 (7)
Gand *transit*	13.04 (7)	Zee-Brugge e	
		Zee - Brugge (Quai)	
Louvain *transit* . .	12.58 (7)	*transit*	13.48 (7)

(7) Prezzo applicabile soltanto ai trasporti di merci in genere a grande velocità ed a vagone completo di almeno 10000 Kg.

Distribuito agli agenti della classe 1, 2, 3, 4, 5, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 353 (Servizio V).

Elenco delle linee in zona di malaria.

In dipendenza dei relativi Decreti Reali, emanati dopo il mese di Settembre 1908, essendo state introdotte numerose variazioni nell'Elenco delle linee e dei tratti di linea in zone dichiarate malariche, allegato all'Ordine di Servizio N. 347-1908, se ne eseguisce, con l'Allegato *A*, al presente, la ristampa, comprendente le modificazioni a tutto il mese di Settembre 1911.

Il nuovo Elenco sostituirà per tutti gli effetti, l'Elenco precedente.

Ordine di Servizio N. 354. (SERVIZIO VII).

Ammissione al servizio di corrispondenza della stazione di Ponte Alto della Società tramvie Vicentine.

(Vedi Ordine di Servizio N. 238-1911).

Il servizio di corrispondenza esistente a mezzo della stazione di scambio di Tavernelle, con la Tramvia Vicenza-Valdagno-Recoaro-Arzignano Chiampo, della Società Tramvie Vicentine, viene esteso alla stazione di *Ponte Alto* di detta Società.

La distanza dalla stazione di *Ponte Alto* a quella di scambio di Tavernelle ed i servizi cui è abilitata, risultano dal prospetto allegato *A* al presente Ordine di Servizio.

In conseguenza di quanto sopra si dovranno introdurre opportune aggiunte nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi e di corrispondenza con le Ferrovie Secondarie.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 355 (SERVIZIO VII).

Servizio cumulativo con la Società Nazionale di Ferrovie e Tramvie. - Cambiamento di nome delle stazioni di Passirano e Provaglio d'Iseo.

Le stazioni di *Passirano* e *Provaglio d'Iseo* della linea Brescia-Iseo esercitata dalla Società Nazionale di Ferrovie e Tramvie, hanno assunto rispettivamente la denominazione di *Passirano Superiore* e *Provaglio Superiore*.

In dipendenza di ciò sono da apportarsi opportune varianti nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi con le Ferrovie Secondarie, nonchè a pag. 10 e 11 della « Prefazione Generale all'Orario Generale di Servizio 1° ottobre 1911 (Parte Seconda) ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 356 (Servizio VIII).

Termine utile pel ritiro dei materiali spediti per conto dei telegrafi dello Stato.

In base ad accordi intervenuti fra l'Amministrazione dei Telegrafi dello Stato e le cessate Società esercenti le grandi Reti e che sono tuttora in vigore, pel ritiro dalle stazioni delle spedizioni di pali ed altro materiale telegrafico, è concesso un termine utile di giorni sei.

In conseguenza le stazioni, per le suaccennate spedizioni eseguite per conto della detta Amministrazione, devono applicare le tasse di sosta o di magazzinaggio, stabilite dall'art. 117 delle Tariffe, soltanto dopo sei giorni dal recapito a mano o dall'impostazione della relativa lettera di avviso.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 96. (Servizio VIII).

Irregolarità nelle richieste dei vagoni.

Si è rilevato che su molti documenti di trasporto, riguardanti spedizioni a P. V. Acc. ed a P. V. Ordinaria, figurano domandati carri di portata inferiore a quella risultante dai relativi scontrini, di preventiva richiesta, mod. I-440.

Ciò stante e siccome su parecchie lettere di porto figura pure dichiarato che furono utilizzati carri di maggior portata per esigenze di servizio, così nasce il dubbio che si cerchi in tal modo di ottenere veicoli di portata superiore al peso della merce da caricarvi per usufruire del maggior spazio disponibile senza pagare le maggiori tasse corrispondenti alla detta portata.

Si prescrive, pertanto, di confrontare, sempre, la portata del carro risultante dallo scontrino mod. I-440 con quella scritta sul

documento di trasporto, e di invitare, se del caso, gli speditori, a mettere in armonia la seconda con la prima domanda, non omettendo di accertare che siano osservate le forme prescritte dall'art. 93 delle tariffe, ultimo capoverso.

Resta *assolutamente vietato* alle stazioni di correggere di loro iniziativa la portata dei vagoni indicata dai mittenti sulle lettere di porto.

Se poi gli speditori si rifiutassero alla modificazione allora rimarrebbe loro la facoltà di rinunciare al trasporto o di rinnovare la domanda per un carro di altra portata, perdendo, beninteso, la caparra già depositata.

Le stazioni dovranno attenersi strettamente alle disposizioni anzidette, e nel caso vi trasgredissero, sarà provveduto disciplinarmente.

Gli Ispettori incaricati delle verifiche contabili e i controllori del traffico avranno cura di accertarsi con frequenti confronti fra i mod. I-440 e le lettere di porto tuttora presso le stazioni che non si contravvenga a quanto precede, segnalando le infrazioni direttamente e senza indugio al Controllo interessato per l'emissione dei rilievi a debito.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 97 (Servizio VIII)

Tassazione a G. V. del Diamalt e del Diamalt-Diastafor.

(Vedi Circolare N. 143-1910)

A complemento della circolare 43-1910, il Diamalt e il Diamalt-Diastafor (estratto di malto) devono esser tassati a G. V. coi prezzi delle tariffe speciali 1 e 2.

Distribuita agli agenti dell . . . . 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

SENTENZE

Tasse camerali - A chi applicabili.

L'esercizio ferroviario di Stato non è soggetto alla tassa verso le Camere di commercio.

TRIB. PADOVA, 17 luglio 1911 - Deola *Pres. Est.* - Camera commercio Venezia c. Ferrovie Stato.

FATTO.

La Camera di commercio ed arti di Venezia, in base alla legge 6 luglio 1862, N. 680, che istituiva le Camere di commercio, ed in base allo speciale regolamento di essa Camera di Venezia, approvato col R. D. 4 febbraio 1906, N. 67, applicava la tassa camerale per l'esercizio 1907 anche all'Amministrazione autonoma per le Ferrovie, la quale, costituita già nel 1905, venne con legge 7 luglio 1907, N. 429, riordinata (per la diretta gestione (art. 3) di tutti gli affari che si riferiscono all'esercizio della rete ferroviaria) in luogo e vece delle concessionarie Società, delle quali andavano a cessare le concessioni.

L'Amministrazione delle Ferrovie, pretendendo che il diritto delle Camere di commercio ad imporre tasse non potesse estendersi fino ad essa, produceva alla Camera di Venezia ricorso, col quale chiedeva il proprio esonero dalla tassa camerale, affidando la sua pretesa a due argomenti:

a) il carattere personale della tassa camerale;

b) l'assenza di ogni carattere di commercialità e di speculazione negli atti dell'ente e nella gestione, substrato della esistenza di esso.

La Camera di commercio non riconosceva fondamento a tali argomenti e manteneva nei propri ruoli la iscrizione anche della Amministrazione autonoma delle Ferrovie. Questa versava nella cassa dell'Esattoria comunale l'importo della tassa richiesta; e, volendo esperire azione in giudizio per conseguire il preteso esonero, con citazione 23 settembre 1908, chiamava la Camera di commercio dinnanzi al Tribunale di Venezia.

Il Tribunale, con sentenza 15-17 luglio 1909, rigettava le domande tutte dell'Amministrazione delle Ferrovie e la condannava a rifondere alla Camera di commercio le spese di lite.

Contro tale sentenza l'Amministrazione ricorreva il 24 novembre 1909 alla Suprema Corte di Firenze, la quale, annullando la sentenza del Tribunale di Venezia, rinviava per nuovo esame la causa al Tribunale di Padova.

La Camera di commercio riassunse la causa con la citazione in epigrafe.

Per rinvii la causa giunse all'udienza 22 giugno p. p. in cui venne discussa, prendendo le parti le surriferite conclusioni.

DIRITTO.

L'unica questione che il Collegio è chiamato a rispondere si è: — Se le Camere di commercio possono imporre la tassa camerale all'esercizio di Stato delle Ferrovie.

Se lo studio della legge ferroviaria e della camerale, che regolano la soluzione della questione, fatto conformemente ai principii moderni delle scienze giuridico-sociali, quale è reclamato dalla novità del tema, condurrà il Collegio a deliberazione contraria a quella dei primi giudizii e consona alle vedute della Suprema Corte, svanirà qualsiasi dubbio che non abbia il Collegio ponderato con reverenza la dottrina dei primi ed invece sia stato guidato da deferenza verso l'arresto della seconda.

La natura del monopolio ferroviario e delle due istituzioni, Amministrazione delle Ferrovie di Stato e Camera di commercio ed industria, in concetto moderno di società civile e di Stato, la

posizione degli enti minori statali, o di derivazione statale, rispetto all'Ente maggiore, Stato, persuadono risposta negativa alla questione e riconoscimento d'impotenza delle argomentazioni contrarie a condurre ad opposta delibera.

Questo tutto va ora il Collegio a dimostrare.

L'autonomia dell'Amministrazione delle Ferrovie di Stato nel nostro Regno non va intesa nel senso di assoluta indipendenza dai pubblici poteri.

Il suo carattere industriale esigeva una certa libertà d'azione non difficoltata dalle forme burocratiche comuni alle altre Amministrazioni dello Stato, il che non le toglie il carattere essenziale di attività statale.

Se il timore di « mutare l'esercizio di Stato in una grande « azienda elettorale e parlamentare, le cui conseguenze finanziarie « sarebbero estremamente pericolose per la solidità della finanza « pubblica », non vi avesse influito, invece di un'Amministrazione autonoma si sarebbe creato un ministero delle Ferrovie. L'autonomia fu « quindi mantenuta, conciliandola però con gli altri tre « fondamentali principî della responsabilità ministeriale, della « responsabilità degli amministratori e del sindacato costituzio- « nale su tutti gli atti e provvedimenti pei quali si impegna la « firma dello Stato o si spende il denaro pubblico ».

Questi concetti informatori della legge 7 luglio 1907, N. 429, risultano dalla relazione del ministro Gianturco (N. 640, Camera dei Deputati, 9 febbraio 1907) e sono riflessi nella legge stessa. Infatti il bilancio dell'Amministrazione è soggetto all'approvazione del Parlamento, il ministro dei lavori pubblici annulla gli atti e provvedimenti del Direttore generale e del Consiglio d'Amministrazione viziati da eccesso di potere, da incompetenza o da illegalità; il ministro esercita il diritto di veto rendendo privi di forza esecutiva i provvedimenti e le deliberazioni di detti organi direttivi; il ministro è costituzionalmente responsabile dell'azienda e perciò invigila sull'andamento di questa come su qualunque altra Amministrazione con pieni poteri che si estendono al personale, ai contratti, agli stanziamenti di bilancio; la Corte dei Conti ed una Commissione parlamentare di vigilanza esercitano in forza efficace e permanente il sindacato costituzionale.

Non mancano dunque nell'Amministrazione delle Ferrovie di

Stato i caratteri che elevano l'istituzione ad una vera e propria Amministrazione di Stato, che sebbene un po' diversa nella forma, si muove e gestisce in nome del potere statale.

Secondo la moderna dottrina giuridico-sociale la Società si definisce: « l'ordinamento degli individui appartenenti ad un dato « popolo in classi fondate sugli interessi *economici*, fisici ed intel« lettuali » e lo Stato risulta: « un istituto che tutela il diritto « nella società civile, induce a unità le classi sociali ed è il mezzo « con cui si manifesta l'azione collettiva del popolo ». Equivale a dire che in uno Stato moderno vige l'*imperium*, ma *moderato* al fine del bene anche economico della società e purchè questo imperio sia mosso dalla matura coscienza popolare che ne reclama l'applicazione.

Laonde è mandato dello Stato di promuovere quelle istituzioni che giovino al bene anche economico del popolo.

Fra le istituzioni di tal genere venne ritenuta la Amministrazione autonoma delle Ferrovie di Stato, ideata più che per il vantaggio del bilancio dello Stato per facilitare ed aumentare le comunicazioni, i traffici, fonte di benessere della Nazione.

Il mezzo mediante il quale lo Stato esplica la sua attività è la legge che, dallo Stato promossa per propria iniziativa o per iniziativa parlamentare, quando è divenuta esecutiva, se vincola il popolo, vincola però anche lo Stato, il quale, in quanto è soggetto alla legge, si muta in Ente capace di diritti e doveri nell'ordine patrimoniale.

Da tutto questo si comprende: Che lo Stato è elemento necessario nell'Amministrazione autonoma delle Ferrovie, da lui costituita mediante la legge; con *jure imperii* in quanto all'organizzazione dell'azienda, con *jure gestionis* in quanto ai rapporti patrimoniali; — Che, sebbene in essa Amministrazione lo Stato figuri quale esercente atti di commercio, vi figura non quale speculatore, bensì come provveditore dell'utile nazionale; — Che allora nella sostanza l'Amministrazione stessa non diversifica da tutte le altre istituzioni statali che rappresentano un carattere commerciale quali: la Posta con i trasporti di pacchi, con le operazioni di Cassa Risparmio e di Banca, la Regìa di Sali e Tabacchi; lo smercio del chinino; istituzioni tutte create per il van-

taggio economico della società, nei suoi diritti tutelata dallo Stato secondo la manifestazione collettiva dell'aspirazione popolare.

Ne consegue: che tutte le istituzioni statali, o di derivazione statale per speciali fini create dalla legge non possono individualmente pretendere dallo Stato onere maggiore di quello che la legge a questo impone, e che ciascuno vicendevolmente, tutte cumulativamente alla lor volta non possono pretendere dallo Stato un compenso per l'opera data a favore dello Stato che sono chiamate a coadiuvare, quale sua emanazione, nell'interesse pubblico, a meno che la legge non regoli la materia dei compensi pecuniari fra lo Stato e gli Enti pubblici per speciali riguardi o delle finanze del primo o del mezzo di sussistenza dei secondi.

Fra gli Enti pubblici di derivazione statale entrano le Camere di commercio ed arti, ora Camere di commercio e industria, come vengono denominate dalla legge 20 marzo 1910, N. 121.

Le Camere di commercio sono istituzioni create per lo scopo segnato nell'art. 1° della primitiva legge 2 luglio 1862, N. 680, meglio espresso nell'art. 4 di quella del 1910; cioè « hanno per « iscopo di rappresentare, presso il Governo, gli interessi com- « merciali ed industriali del proprio distretto, e di assicurarne e « promuoverne lo sviluppo in armonia con quelli generali econo- « mici della Nazione ». Hanno dunque un fine economico locale non disgiunto da quello generale della società; sono un aiuto allo Stato per porlo in condizione di provvedere all'economia locale e generale; in pari tempo tutelano la classe sociale dei commercianti del rispettivo distretto. Da ciò evidente risulta il mandato in esse di esercitare funzioni statali di pubblico interesse e conseguentemente la loro derivazione statale.

Come organi ausiliari dello Stato agiscono da per sè, non però interamente libere da una qualche vigilanza governativa; vedasi in prova l'art. 53 dell'ultima legge relativa agli storni di fondi ed agli impegni di bilancio camerale per più di un esercizio, i quali non reggono senza l'approvazione del Ministero di agricoltura, industria e commercio; e vendansi pure gli articoli 56 e 57 susseguenti circa all'autorizzazione governativa per sostituire nelle alienazioni, locazioni, forniture e lavori alla forma dell'asta pubblica quella della licitazione o della trattativa privata e circa alla facoltà del ministro di far ispezionare le ammi-

nistrazioni delle Camere di commercio ogni qual volta lo creda opportuno; vedansi anche l'approvazione governativa necessaria alla pianta organica ed al collocamento del personale ed alle norme del fondo pensioni o di previdenza a favore degli impiegati prescritte negli articoli 40, 41 e varie altre disposizioni relative alla formazione delle liste elettorali ed alle elezioni camerali (articoli 20, 21, 23, 26 e 27).

Sicchè anche la Camera di commercio per origine di derivazione statale, per fine di coadiuvazione allo Stato, per raggiungere sia direttamente il bene di una casta sociale, sia indirettamente il bene di tutta la società, sottostanno alla regola suenunciata della cooperazione con lo Stato all'utilità pubblica, senza che per questo lo Stato sia obbligato verso di loro a contribuzioni che dalla legge non siano espressamente contemplate.

Le leggi estere di monopolio ferroviario statale portano espresso l'esonero dello Stato da tasse od imposte, al contrario della legge nostra la quale tace; ma non potrassi da questo dedurre che il legislatore abbia voluto tenere obbligata l'Amministrazione delle Ferrovie di Stato a pagare alla Camera di commercio la tassa camerale. Già prima di tutto è da ricordare: « *quod contra* « *rationem juris receptum est, non est producendum ad consequen-* « *tias* » (L. 14 ff. *de justit et jure*); quindi l'esempio delle leggi estere non vale, se come si è addimostrato, i rapporti fra enti inferiori ed enti superiori escludono la legalità d'imposizione allo Stato della tassa camerale.

Se accettando il concetto dei primi giudici, si potesse escludere dalla tassa camerale il carattere d'imposta, per riconoscervi invece il compenso delle prestazioni della Camera di commercio, bisognerebbe sempre convincersi che lo Stato nella tutela dei propri diritti basta a sè stesso senza bisogno del soccorso degli enti minori. In fatti la Camera di commercio di Venezia per dar prova dell'aiuto prestato all'Amministrazione ferroviaria non seppe produrre che poche carte, dalle quali risulta che tutta la sua opera ha consistito nel render noti all'Amministrazione i prezzi di alcuni generi secondo le mercuriali. Ma avesse dessa pur fatto molto di più, per la ragione dianzi esposta di obbligo in essa esistente di cooperare con lo Stato al bene pubblico, cadrebbe sempre la teoria del compenso.

Ma contro il suesposto, che risolve la questione in disputa nel senso di non potere le Camere di commercio imporre all'Amministrazione delle Ferrovie di Stato la tassa sul reddito proveniente dall'attività industriale di quest'ultima, varie ragioni vengono opposte.

Principali sono: Che la tassa colpisce il reddito, non la persona; che la tassa ha carattere di compenso alle prestazioni delle Camere di commercio, non d'imposta nel vero senso; che la tassa è uno dei cespiti necessari all'esistenza delle Camere stesse; — Senonchè, ammesso il principio della coadiuvazione allo Stato obbligatoria; accettato pure che la tassa sia reale e non personale; resta sempre però che, essendo la Amministrazione statale quella che deve pagare ed essendosi addimostrato che essa quale braccio dello Stato non deve pagare, cade la prima ragione.

Si potrebbe obiettare che giusta l'art. del Codice di commercio lo Stato quando fa atti di commercio (art. 3 Cod. comm.) rimane per questo soggetto alle leggi ed usi commerciali.

Senonchè tale obiezione si confuta rilevando che non bisogna confondere l'aspetto formale di un rapporto giuridico col suo carattere essenziale. Se l'Esercizio di Stato ferroviario assume la forma di attività commerciale coll'impresa di trasporti delle persone e delle cose, questa sostanzialmente non è che il mezzo per esplicare un fine sociale nell'ordine economico cioè il maggior sviluppo delle comunicazioni nell'interesse generale, mezzo che venne attuato dallo Stato *jure imperii*, sovrastante ad ogni altra attività industriale ed indipendente da ogni risultato finanziario dalla medesima derivante. Rilievo questo che è perfettamente consono ai concetti superiormente svolti sulla missione dello Stato moderno riguardo alla Società.

La seconda ragione cade per le considerazioni dedotte nella Sentenza della Corte Suprema che investe questo Collegio di giurisdizione nell'attuale controversia e che si riassumono « nella « mancanza di qualsiasi vincolo obbiettivo di credito e debito e « qualsiasi correlazione di soggettività attiva e passiva fra l'Am- « ministrazione della Camera di commercio e quella delle Fer- « rovie di Stato ».

La terza pure cade ove si faccia mente che gli art. 44 e 45 della legge camerale del 1910, corrispondenti agli art. 31 e 32

della legge del 1862, stanno a dimostrare che le Camere di commercio impongono la tassa non per proprio potere ma per potere delegato dallo Stato; locchè esclude il concetto che le prime possano tassare il secondo; perchè sarebbe assurdo pensare che lo Stato abbia concesso il potere onde questo sia rivolto contro di lui stesso, non mancando certo allo Stato il mezzo di provvedere al patrimonio di una sua istituzione senza che questa abbia ad imporgli un tributo, che è vera e propria emanazione del *jus imperii* non certo concesso all'Ente minore contro il maggiore senza sovvertimento del più elementare principio di diritto amministrativo.

Altra ragione ancora viene opposta:

Che l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato esercita in Venezia speciali imprese quali: lo scarico da sopra coperta dei navigli per le prime cinque classi di merci contemplate nelle tariffe; tutte le operazioni di tiraggio, ossia stivatura e scarico di merci sotto coperta: deposito di merci nei Magazzini generali di Santa Marta, assunti in affitto dal Municipio, e nei Magazzini di Punto Franco, presi in affitto dalla Camera di commercio; dislocazione delle merci nell'interno della città a mezzo di ferry-boats. Ma tutte queste imprese sono inerenti e conseguenti all'esercizio ferroviario e mal si comprende perchè tali imprese dovessero rendere non applicabili i principii superiormente svolti, ove specialmente non si dimentichi che l'accessorio segue la legge del principale.

Infine si obbietta e si prova:

Che lo Stato paga la sovraimposta provinciale e comunale per beni demaniali; che sono colpiti da tassa camerale i redditi di servizii municipali monopolizzati: che dunque non deve sembrare strano abbia esso a pagare anche la tassa camerale.

Si risponde: Che il pagamento delle sovraimposte trova ragione nella necessità di bilancio e tiene luogo di una indennità per la perdita di reddito che diversamente verrebbero a risentire le Provincie ed i Comuni.

Che riguardo alla tassabilità dei monopolii municipali possono militare principii differenti da quelli svolti superiormente sia per la natura, come per la finalità dei medesimi; insegnando la scienza delle Finanze che i monopolii possono essere di due specie, cioè *fiscali* e *sociali*; *fiscali* quando celano una forma di ricavo di utili

in luogo di esazione di una tassa; *sociali* quando, indipendentemente dal lucro, viene dall'ente monopolizzante assunta una industria per sola ragione del bene sociale; in quest'ultimo caso come per lo Stato anche per gli altri enti, potrebbesi forse discutere sulla tassabilità; comunque fra esercizio di Stato ed esercizio municipalizzato corre molta differenza.

Concludendo: Il monopolio delle Ferrovie non ha per fondamento una ragione finanziaria, perchè lo Stato non ebbe con questo l'intenzione di celare una imposta ma invece provvide principalmente all'utile nazionale e come tale non può essere aggravato d'oneri tributarii da enti minori chiamati a coadiuvare lo Stato nel raggiungimento del bene economico sociale.

Non può l'Ente minore rivolgere contro lo Stato il diritto di imperio di applicar tassa che lo stesso gli delegò. L'inconveniente di diminuzione di reddito proveniente alla Camera di commercio di Venezia dalla monopolizzazione dei servizii ferroviarii non scalza gli svolti principii, perchè *adducere inconveniens non est risolvere quaestionem.*

P. q. m. reietta ogni contraria ragione ed eccezione, dichiara illegittima l'applicazione della tassa camerale imposta dalla Camera di Commercio ed Industria di Venezia all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato e conseguentemente tenuta la stessa Camera di commercio ed Industria a restituire le tasse tutte indebitamente percette, multe comprese, dall'esercizio 1907 in avanti.

Errata-corrige

Ordine di Servizio N. 340-1911. (Boll. 43-1911). A pag. 758, (Categoria 16ª) nella circoscrizione di Roma, invece di: NAZZECONE Carlo, *leggasi:* RUGGIERI Alfonso;

ed a pag. 761, (Categoria 19ª) nella circoscrizione di Napoli, invece di CIALA, *leggasi:* CICALA.

Circolare N. 89-1911 (Boll. 43-1911) ultima linea della pag. 789, invece di *ultimo* prospetto, leggasi: *unito* prospetto.

Ordine di Servizio N. 331-1911. (Boll. 43). Nel punto *I,* quinta riga, l'indicazione dei punti *6* e *11,* va sostituita con *7, 12.*

Decreto Ministeriale, 26 ottobre 1911 (Boll. 44). Alla prima linea dell'articolo 11, invece di *12*, leggasi *42.*

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO IV - 1911

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . *L.* **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » **8.00**

Gli abbonamenti decorrono dal 1° gennaio di ogni anno

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio degli agenti abbonati: pertanto si prega di comunicare al Servizio I (ufficio bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi provenienti dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO IV - N. 46

16 NOVEMBRE 1911

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, novembre 1911 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Per memoria.

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Ordine di Servizio N. 357. (Servizi VII e XI).

ttivazione del nuovo segnalamento della stazione di Busalla lato Ronco.

Dalle ore 10 del giorno 24 novembre 1911, verrà attivato nella stazione di Busalla, lato Ronco, il nuovo segnalamento coi segnali a disco modello T. E., e precisamente:

1) *per i treni provenienti da Ronco*: un semaforo a due ordini di dischi (2^B, 3^B) di 1ª categoria posto a m. 1091 dell'asse del F. V., dei quali il superiore comanda ai treni diretti al fascio merci, l'altro a quelli diretti al fabbricato viaggiatori. Detti segnali sono preceduti, alla distanza di m. 900, da un segnale (1^B) a un disco di IIIª categoria.

2) *per i treni in partenza per Ronco*: due segnali a un disco di 1ª categoria, 4^A e 5^A, posti rispettivamente a m. 285 e 126 dall'asse del fabbricato viaggiatori, dei quali il primo comanda ai treni in partenza dal fascio merci, il secondo a quelli in partenza dal fabbricato viaggiatori.

La manovra dei segnali di cui sopra è opportunamente collegata, mediante serrature di sicurezza, a quella dei deviatoi che interessano i binari di corsa.

Con l'attivazione dei suddetti segnali e di quelli, verso Pontedecimo, di cui l'Ordine di Servizio N. 106-911, il segnalamento complessivo della stazione di Busalla è quale risulta dall'allegato schizzo, in cui sono altresì indicati per i segnali a più ordini di dischi, la direzione cui ciascun disco comanda, i posti di manovra dei vari segnali e dei deviatoi ad essi collegati, i consensi concessi sui segnali stessi dal fabbricato viaggiatori e dai posti anzidetti, nonchè le distanze che interessano il personale di stazione, di macchina e di scorta ai treni.

Tutti i segnali che non portano indicazione di categoria e di senso d'arrivo, sono di 3ª categoria.

Distribuito agli agenti delle classi 3. 4. 7. 11. 15 e 16 del Compartimento di Genova.

Ordine di Servizio N. 358. (SERVIZIO VIII).

Trasporti per conto delle Società Cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

(Vedi Ordine di Servizio N. 306-1911).

La Società Cooperativa di consumo testè costituitasi ad Iseo fra gli Agenti ferroviari della Società Nazionale di Ferrovie e Tramvie, è ammessa a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle Società Cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e condizioni stabilite nel regolamento, di cui l'Ordine di Servizio N. 167-1911.

Il nome, pertanto, della predetta Società Cooperativa deve essere aggiunto, alla sede opportuna, nell'elenco allegato A al regolamento.

Tale tariffa ridotta sarà applicabile, d'ora innanzi, anche per il percorso delle linee Iseo-Brescia, Iseo-Edolo ed Iseo-Rovato.

In conseguenza nel secondo capoverso (punto 10) del citato regolamento, dovrà essere aggiunta l'indicazione delle ferrovie predette.

Con l'occasione, e con riferimento all'Ordine di Servizio N. 306-1911, si avverte che nel citato capoverso deve essere aggiunta anche l'indicazione della Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo esercente la linea Varese-Porto-Ceresio e della Società Varesina per Imprese Elettriche.

Distribuito agli agenti delle classi 1. 2. 3. 4. 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 359 (Servizio VIII).

Servizio italo-svizzero.

(**Vedi Ordine di Servizio N. 320-1911**).

Con decorrenza dal 1° novembre 1911, dovrà introdursi nella nomenclatura della tariffa diretta italo-svizzera, la seguente nuova voce e relativa classificazione:

POSIZIONE		VOCE DELLA NOMENCLATURA	CLASSIFICAZIONE								
			Italiana					*Estera*			
172 a	135 a	**Apparecchi** di ogni sorta, non nominati, misuratori e contatori per determinare ed anche per registrare automaticamente la quantità, la tensione, la velocità od altre proprietà dei liquidi, dei gas (anche del vapore) e delle correnti elettriche, come: contatori elettrici, anemometri, indicatori di pressione tassametri e simili	1	—	—	—	—	1	A	B	—
		Pei misuratori, contatori e registri per gas o per molini — vedi posizione N. 1551.									
		Pei misuratori per l'alcool — vedi posizione N. 1552.									
		Per gli strumenti di fisica, di precisione ecc. — vedi posizione N. 2314.									

A datare dal 22 novembre 1911, la stazione di *Landeron-Combes* viene abilitata alla tariffa eccezionale N. 2 (vini) e quella di *Arbon* alla eccezionale N. 14 (frutta fresche), con l'applicazione

dei prezzi per quintale qui sotto rispettivamente indicati, prezzi che col nome delle stazioni sono da riportarsi a pag. 373 ed a pag. 421 della tariffa diretta italo-svizzera (15° Supplemento):

		TARIFFA ECCEZIONALE N. 2							
		a	*b*	I	II	III	IV	V	VI
Landeron-Combes . .	Chiasso	3.26	3.01	—	—	—	—	—	—
	Pino	2.99	2.76	—	—	2.59 (1)	—	—	—
	Iselle	2.22	2.16	—	—	—	—	—	—

(1) Prezzo applicabile soltanto ai trasporti in provenienza da oltre mare ed in partenza da Genova Principe, Genova P. Caricamento Calate, S. Benigno Calate e S. Limbania Calate e darsena.

		TARIFFA ECCEZIONALE N. 14	
		a	*b*
Arbon . . .	Chiasso	3.01	2.30
	Pino	2.73	2.11

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 360 (Servizio VIII).

Servizio cumulativo con la Sardegna.

(Vedi Ordine di Servizio N. 343-1911).

Nell'allegato 5 alla parte II delle Condizioni e Tariffe, le indicazioni relative alla stazione di Rogoredo, devono essere sostituite dalle seguenti:

Rogoredo G. P.	Civitavecchia . . .	547	Genova . . .	151
	Genova (1)	151		

Distribuito agli agenti della classe 1, 2, 3, 4, 5, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 361. (Servizio VIII).

Tariffa eccezionale N. 1062 P. V.

(Vedi ordine di Servizio N. 116-1911).

Dal 1° dicembre 1911 la tariffa eccezionale N. 1062 P. V. serie B. e C. sarà estesa ai trasporti di paglia comune e di fieno in partenza dalla stazione di Lucera.

Per conseguenza, nella intestazione delle serie B. e C. della eccezionale predetta, deve essere aggiunta, alla sede opportuna, la indicazione della nominata stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 362 (Servizio VIII).

Completamento di carico, in stazioni intermedie, dei vagoni di derrate alimentari spedite a Piccola Velocità Accelerata.

(Vedi Ordine di Servizio N. 346-1911).

Con riferimento alle norme pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 180-1910, si avverte che, la facoltà di completare, in stazioni intermedie, il carico dei vagoni di derrate alimentari spedite a piccola velocità accelerata, è accordata anche alle Ditte seguenti:

PAOLILLO Andrea di SCALEA.
AMMENDOLA Aniello di TORRE ANNUNZIATA.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 363 (Servizio VIII).

Protezione delle stazioni di Ponte Ginori e di Volterra.

Dalle ore 9 del giorno 23 novembre 1911 a protezione delle stazioni di Ponte Ginori e di Volterra della linea Cecina-Volterra saranno attivati i seguenti segnali:

Ponte Ginori: *verso Casino di Terra*, semaforo di 2ª categoria a destra dei treni in arrivo ed a m. 857 dalla punta del deviatoio estremo;

verso Volterra, semaforo di 2ª categoria a sinistra dei treni in arrivo ed a m. 1005 dalla punta del deviatoio estremo.

Volterra *verso Ponte Ginori*, semaforo di 2ª categoria a destra dei treni in arrivo ed a m. 560 dalla punta del deviatoio estremo.

Distribuita agli agenti delle classi 3, 4 *e* 7 *del Compartimento di Firenze.*

Ordine di Servizio N. 364 (Servizio VII).

Abilitazioni di servizio della stazione di Milano S. Cristoforo.

(Vedi Ordine di Servizio N. 236-1910).

Nell'elenco delle Ditte per le quali la stazione di Milano S. Cristoforo è provvisoriamente abilitata ai trasporti di merci a vagone completo a G. V., P. V. Acc. e P. V. Ord. e di veicoli, come dall'Ordine di Servizio N. 236-1910, sono da aggiungersi le Ditte seguenti:

Società Italiana Ernesto DE ANGELI;
Ditta Ing. Oscar SINIGAGLIA;
Ditta Francesco BELLONI;

e da sopprimersi le seguenti:

Impresa PURICELLI;
Società Anonima A. BESOZZI;
Ditta BIROLI.

Analoghe modificazioni sono da apportarsi nella nota (14) introdotta col citato Ordine di Servizio a pagina 56 del Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1908).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 365. (Servizi VII e VIII).

Abilitazione del “ Raccordo Ostiense ” al servizio di carico e scarico delle merci a Piccola velocità a vagone completo.

(Vedi Ordine di Servizio N. 324-1911).

Con riferimento alle norme pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 324-1911, si avverte che la facoltà di carico e scarico delle merci al raccordo Ostiense è stata accordata anche alle seguenti Ditte:

SOCIETÀ ANGLO-ROMANA per l'illuminazione di Roma.
PIPERNO Mosè di G.
PROSPERI Giovanni.
CASAL Andrea.
ALTOBELLI Romolo.
STRAMACCI Paolo.
TABURET Vincenzo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Allegato all' Ordine di Servizio N. 357 - 1911.

STAZIONE DI BUSALLA

Sistemazione del segnalamento

Tip.-Lit. Ferrovie dello Stato - Bologna, 11 - 1911.

SENTENZE

Transito sulla ferrovia - Servitù di passaggio - Prescrizione acquisitiva.

Il transito sia ad uso pubblico che privato attraverso il piano stradale della ferrovia non può essere concesso, nè praticato che in conformità delle norme legislative e regolamentari dettate a tutela del regolare andamento della Ferrovia. In difetto di qualsiasi diversa clausola contenuta nel titolo costitutivo di un passaggio privato, la Ferrovia ha facoltà di regolarne l'uso con la chiusura a chiave dei cancelli e la consegna all'utente della chiave stessa.

Nè il fatto che per oltre un trentennio il concessionario abbia, per tolleranza dell'Amministrazione concedente, esercitato il passo liberamente senza cancelli, senza chiave e senza il rispetto di altre norme di carattere restrittivo, potrebbe fargli prescrivere il diritto, perchè da atti di mera tolleranza ed in perfetta antitesi con la legge, non può prendere vita una prescrizione acquisitiva.

CORTE APP. LUCCA. - Pianigiani Pres. - Babbini Estens. - 16 marzo - 9 maggio 1911. - Formichi c. Ferrovie Stato.

Ritenuti i seguenti fatti:

Nell'anno 1845 avvennero le espropriazioni per la costruzione della strada ferrata Leopolda da Firenze a Livorno, che in prossimità di Cascina attraversava un fondo di spettanza del Sig. Dott. Stefano Jacoponi autore degli odierni appellanti Formichi. Opportune perizie stabilirono le indennità da corrispondersi allo Jacoponi tenuto presente anche il deprezzamento del fondo intersecato dalla

strada stessa e propostasi ed accettata a minore disagio dello espropriato la concessione di un passaggio a pedone attraverso la linea Ferroviaria, con pubblico istrumento 30 maggio 1846 ai rogiti Sabatini, venne concordata e pagata allo Jacoponi la indennità di espropriazione in lire toscane 7337 soldi dieci e danari otto, pari a lire italiane 6160 e per quanto si riferisce al passaggio concesso a traverso la strada ferrata, leggesi in detto rogito testualmente quanto appresso:

« N. 4. — Dovrà dalla Società della Strada Ferrata Leopolda « essere accordato un passo pedonale stabile nella particella di « n. 327 ed in prossimità del fondo di Gaetano Jacoponi, dal quale « potrà il sig. dott. Stefano Jacoponi traversando la viottola di « sbiado acquistata dalla Società sulla particella n. 322, accedere « alla propria particella 323 » e ciò allo scopo che lo espropriato dott. Jacoponi potesse più agevolmente accedere ad alcuni campi che per la costruzione della strada ferrata rimanevano staccati dal resto del podere e della casa colonica.

La ferrovia fu costruita; il passaggio pedonale fu effettivamente concesso e pacificamente esercitato prima dal concessionario e poi dai sigg. Formichi *ex juribus* di costui, fino al luglio 1906, quando avvenuto il passaggio delle SS. FF. allo Stato, il passo in parola fu dalla Amministrazione delle Ferrovie fatto chiudere con cancello a chiave e la chiave fu consegnata al guardiano più vicino affinchè aprisse il cancello quando i coloni Formichi avevano bisogno di attraversare la ferrovia per recarsi nei campi situati al di là.

Per questo fatto i sigg. Formichi, previa rinunzia ad un giudizio possessorio, iniziarono il presente giudizio di risarcimento di danni per arbitraria soppressione del passo, quale fu sempre esercitato dalla originaria concessione in poi ed in queste istanze insisterono anche dopo l'offerta della chiave del cancello stesso loro fatta dall'Amministrazione Ferroviaria, insieme alla quale convennero il Tribunale di Pisa anche l'Amministrazione dei LL. PP. L'Amministrazione Ferroviaria, ferma stante l'offerta consegna della chiave, negò agli attori in diritto di esercitare il passo in modo non consentito dai regolamenti, e l'Amministrazione dei LL. PP. dicendosi estranea alla controversia, domandò di essere assoluta dalla osservanza del giudizio. Il Tribunale di Pisa con sentenza 17-20 dicembre 1909, disattesa la istanza di estromissione

della Amministrazione dei Lavori Pubblici, dato atto della offerta consegna ai Formichi della chiave del cancello chiudente il passo in questione, rigettò come carenti di causa, le domande di indennizzo dai Formichi avanzate.

Contro questa sentenza i sigg. Luigi ed avv. Giuseppe Formichi, hanno interposto appello con atto del 2 maggio 1910 e propostosi appello incidente dalla Amministrazione dei Lavori Pubblici, alla udienza del 3 marzo 1911 i procuratori delle parti sui rispettivi gravami, spiegarono le conclusioni testè riferite.

IN DIRITTO CONSIDERA

che devesi anzitutto prendere in esame lo appello incidente della Amministrazione dei Lavori Pubblici alla quale lamentando che il Tribunale non abbia accolto la sua domanda di estromissione dal giudizio, la ripropose sul fondamento che l'Amministrazione delle Strade Ferrate è assolutamente autonoma ai termini dell'Art. 3 della legge 7 luglio 1907.

Veramente questo articolo dice: « L'Amministrazione autono-
« ma delle Ferrovie dello Stato, sotto l'*alta direzione e responsa-*
« *bilità* del Ministero dei Lavori Pubblici ha la diretta gestione
« di tutti gli affari che si riferiscono allo esercizio della rete fer-
« roviaria etc. etc., » e quindi male si comprende come il Ministero dei Lavori Pubblici possa chiamarsi assolutamente estraneo ad una gestione che impegna per forza di legge la sua responsabilità; ma a prescindere da questa considerazione fa d'uopo rilevare che nella fattispecie si agita una questione che per quanto occasionata da un atto di gestione della Amministrazione delle Ferrovie si irradia oltre la sfera di una azione amministrativa di questo Istituto per quanto autonomo e fuorviando dalla gestione dell'esercizio della rete ferroviaria per l'indole della azione spiegata dagli appellanti Formichi, pervade il campo dei diritti patrimoniali dello Stato affetti dallo *jus servitutis* che i Formichi derivano da titolo contrattuale e che pretendono vulnerato e soppresso da fatto arbitrario della Amministrazione ferroviaria, perchè prima di decidere se ai Formichi spetti in una qualche misura la indennità reclamata, occorre conoscere se ad essi spetti, ed in quale

modo spetti un diritto reale sul fondo stradale che è patrimonio dello Stato e non patrimonio della Amministrazione ferroviaria, e se i diritti patrimoniali dello Stato sono in questione, il giudizio non può svolgersi senza interessenza in causa dello Stato, e nella specie, trattandosi di strada ferrata, del Ministero dei Lavori Pubblici; quindi è che su questo punto la sentenza appellata merita piena conferma. E passando all'esame dell'appello principale degli attori Formichi, la Corte osserva che la controversia presenta le seguenti questioni:

1° — Ai Sigg. Formichi *ex juribus* Jacoponi spetta vestita di giusto titolo una servitù di passo pedonale stabile a traverso la strada ferrata per accedere ai loro campi intersecati dal piano stradale?

2° — Il fatto dell'Amministrazione Ferroviaria consistente nello avere nel luglio 1906 apposto un cancello a chiave nel punto del passo e di averne affidata la chiave al guardiano ferroviario, al quale i Formichi ed i loro dipendenti avrebbero dovuto rivolgersi volta a volta che loro occorresse di esercitare il passaggio, costituiva soppressione, e quanto meno nuovità vulnerante il diritto dei Formichi allo esercizio della servitù?

3° — Malgrado la successiva offerta da parte delle Ferrovie della chiave del cancello nella piena disponibilità dei Formichi, è da ritenersi soppresso o menomato questo loro diritto di servitù attiva per il fatto che si è sostituito un cancello con chiave all'*aperto transito* esistente e fruito fino al luglio 1906, di guisa che sia dovuta ai Formichi la conseguente emenda del danno?

Intorno alla prima questione basterà rilevare che fu posta piuttosto come premessa necessaria all'esame delle altre due, che come quesito da risolversi, poichè il rogito Sabatini 30 maggio 1846, *verbis signatis*, accerta che la Società della costruenda strada ferrata Leopolda obbligavasi di accordare all'autore degli appellanti Formichi un passo pedonale stabile sulla particella di n. 327 a traverso la Ferrovia; solamente che il rogito stesso non *determina il modo di esercizio* di questa servitù, ed è appunto sul modo di esercizio che si concreta e risolvesi tutta la controversia.

Sulla seconda questione la Corte osserva che lo avere l'Amministrazione delle Ferrovie chiuso il passo con un cancello a chiave

senza averne consegnato la chiave ai proprietari del fondo dominante affidandola invece al guardiano ferroviario al quale i Formichi avrebbero dovuto volta a volta rivolgersi per potere esercitare il passo, indubbiamente costituiva spoglio del quasi possesso del diritto di servitù acquistato mediante il rogito Sabatini, sia perchè in diritto le chiavi sono simbolo di possesso, sia perchè in fatto l'esercizio del passo da *stabile* quale fu pattuito denaturavasi in un passo *intermittente* e dipendente non dalla libera volontà e disponibilità degli utenti, ma dello intervento non sempre certo e immediato dell'Amministrazione ferroviaria per mezzo del guardiano suo dipendente, ed in questo stato di cose non essendo esercibili per motivi di competenza amministrativa nè i rimedi possessori nè in petitorio l'azione confessoria allo effetto di rimuovere l'atto amministrativo, ai Formichi non rimaneva che domandare una congrua indennità per lesione di un diritto patrimoniale acquistato col contratto 30 maggio 1846.

Sulla terza questione che è la sola vera questione su cui si imperna e si concentra la causa, la Corte osserva che la Amministrazione Ferroviaria coll'offrire di poi ai Formichi la consegna della chiave del cancello veniva a restituirli nel quasi possesso del diritto di passaggio, e di passaggio stabile perchè direttamente esercibile dagli utenti.

Se non che è appunto in questa sostituzione del cancello con chiave all'aperto passaggio usato per oltre 30 anni che i Formichi ravvisano una nuovità incompatibile colla ottenuta o quanto meno per tanto succedersi di anni praticata concessione di libero ed aperto transito; ed ecco come e perchè la controversia cade in quello che è il suo *punctum saliens*, e cioè il modo dell'esercizio della servitù. Infatti nel rogito di concessione del transito *ne verbum quidem* sul modo di esercitarlo, e quindi gli appellanti non è pel contratto che possono fondare il diritto al passaggio aperto, ma solamente sul fatto di un conforme esercizio ultra trentennale che, se abile a rendere operativa l'usucapione del modo, non consentirebbe nuovità del modo, senza lesione di un diritto acquistato.

E portato il suo esame su questo punto la Corte considera che per imprescindibili misure di polizia e di sicurezza dello esercizio delle strade ferrate, il transito, sia di uso pubblico che privato a traverso il piano stradale della ferrovia, non può essere concesso ne

praticato che in conformità delle norme e prescrizioni legislative e regolamentari dettate a tutela del regolare andamento del servizio e sopratutto della pubblica e privata incolumità.

Ora per le disposizioni vigenti nella subietta materia (Art. 13 del Regolamento 31 ottobre 1873 e 10 della legge 30 giugno 1906) la Amministrazione Ferroviaria ha facoltà « *di chiudere a chiare i passaggi privati consegnandone la chiare agli utenti* »; è quindi indiscutibile che sotto l'impero delle prescrizioni legislative oggi vigenti gli utenti privati non hanno alcun diritto di pretendere aperto e libero il varco per accedere al piano stradale. Nè vale opporre come si fa dagli appellanti la disposizione del terzo comma dell'Art. 10 della legge 30 giugno 1906 secondo il quale — i passaggi pedonali possono essere muniti di girandola, od altra chiusura equivalente, anzichè di cancello a chiave, perchè questa disposizione si riferisce ai passaggi pedonali posti a lato di strade di pubblico uso e non ai passaggi privati, e perchè data e non concessa la pretesa astensione di questa eccezionale disposizione del comma citato ai passaggi pedonali privati non contigui a strade, lo applicarla o no rimane nella facoltà dell'Amministrazione e non ne consegue un diritto a pretenderla.

Ma se si obbietta dagli appellanti che le citate disposizioni oggi vigenti sono in antitesi col fatto permanente per oltre mezzo secolo di un passaggio pedonale stabile liberamente esercitato dai Formichi e loro autori senza cancelli e senza chiusure di porta, donde un diritto quesito non compatibile colle prescrizioni limitative oggi imperanti, questa obiezione degli attori Formichi, in difetto di modalità di esercizio di passo specificate nel rogito di concessione, si risolve in una pretesa prescrizione acquisitiva del modo dell'esercizio della servitù e così in un diritto ormai irevocabilmente acquisito. Ed eccoci giunti all'ultima e definitiva indagine decisiva della controversia consistente nel ricercare se il modo di esercizio senza cancello, senza chiave, e per libero adito al piano stradale perdurato così lungo tempo possa dirsi conforme alle prescrizioni regolamentari vigenti all'epoca in cui agli autori dei Formichi la servitù di passaggio venne concessa, e questa indagine conduce allo accertamento di condizioni regolamentari ancora più restrittive, ancora più rigorose di quelle oggi vigenti in quanto che per il regola-

mento 6 marzo 1844 Art. 7 « i particolari aventi speciale diritto di passo a traverso la via ferrata non potranno prevalersene che *al momento* e nei punti ove il passo era *stato concesso, i medesimi saranno tenuti di incaricarsi della custodia della chiave dei cancelli fatti per loro uso, dovranno tenerli costantemente chiusi, nè si prevarranno del passo, se non dopo di essersi assicurati di poterlo fare senza proprio rischio od altrui interpellando occorrendo la guardia più prossima.*

Adunque per la legge del tempo in cui agli autori del Formichi fu concessa la servitù di passo a traverso il binario, il modo di esercizio era specificamente subordinato ad onere di responsabilità, di chiusura con cancello, di custodia di chiave, di limitazioni di uso ancora più rigorose delle attuali ed i Formichi oggi non possono lamentarsi di recenti disposizioni legislative o identiche o meno gravose di quelle imposte per lo esercizio della servitù di passaggio convenuta col rogito Sabatini 30 maggio 1846, dal quale non è possibile trarre modalità di esercizio meno gravoso o diverse di quelle tassativamente regolamentari.

Ed allora basta porre in confronto col rogito stesso e col regolamento 4 marzo 1844 il fatto che, sia pure per lungo volgere di tempo, gli attori Formichi ed il loro autore hanno esercitato il passo con libero adito senza cancello, senza chiave, senza osservanza di alcun altro onere restrittivo, per dedurne che questo *modo* di esercizio *contra legem* ha potuto sussistere unicamente per tolleranza delle Amministrazioni succedutesi nello esercizio della via ferrata Leopolda, e siccome dagli atti di mera tolleranza, e in ciò racchiudesi l'ultima ragione di decidere, non può prendere vita una prescrizione acquisitiva, ne consegue che i Sigg. Formichi sono carenti di un diritto quesito del modo di esercizio per tanto tempo praticato in perfetta antitesi con la posizione di diritto costituito, e devesi respingere il loro appello dalla sentenza che questo diritto ha loro negato.

Le spese del presente giudizio debbono sopportarsi dai soccombenti Formichi, ma poichè l'Amministrazione dei Lavori Pubblici a sua volta soccombe nello appello incidente, e l'Amministrazione delle Ferrovie eccedendo nella applicazione dei regolamenti col consegnare la chiave del cancello al guardiano anzichè agli utenti, fu la causa iniziale dei primi atti giudiziali da parte dei

Formichi, la Corte reputa equo siano compensate nella proporzione di un quinto.

P. q. m. — Ogni contraria istanza, eccezione e deduzione respinta. Rigetta l'appello interposto dai sigg. Formichi Luigi e Giuseppe con atto del dì 2 maggio 1910 contro la sentenza del Tribunale Civile di Pisa 13-20 dicembre 1909, che pienamente conferma.

Rigetta altresì l'appello incidente dell'Amministrazione dei Lavori Pubblici e condanna gli appellanti principali sigg. Formichi nei quattro quinti delle spese del presente giudizio, e per l'altro quinto le dichiara compensate.

MASSIMARIO

Danni morali - Irrisarcibilità.

I danni morali non costituiscono titolo di risarcimento (articolo 1151 Cod. Civ.).

C. APP. BOLOGNA, 30 maggio 1910. - Ceccassi - Carnevali c. Ferrovie Meridionali.

Trasporto - Perdita della merce - Indennizzo.

A norma delle vigenti disposizioni delle tariffe speciali la liquidazione degli indennizzi non può farsi che in base ai prezzi correnti dalle merci al luogo e al tempo della accettazione del trasporto.

Conseguentemente è affatto irrilevante stabilire, nei rapporti del vettore, quanto sia stato pagato dal compratore per l'acquisto della merce (art. 5 all. E. art. 140 all. D, Tariffe).

TRIB. DI MONZA, 31 dicembre 1910. - Crippa c. Ferrovie dello Stato.

Errata-corrige

—

Ordine di Servizio N. 331-1911 (Boll. 43-1911). In fine all'ultimo capoverso dell' art. 30 dopo la frase: « Per i veicoli col segno ◂○▸ (assi radiali) od a carrelli nessuna limitazione viene imposta » deve essere fatta la seguente aggiunta: « per quanto riguarda la massima base ».

Ordine di Servizio N. 340-1911. (Boll. 43-1911). A pag. 783, (Categoria 41ª) nella circoscrizione di Firenze, correggasi in: « Off. *Lucca* » la residenza del delegato supplente Amoruso Ciro, indicata per errore tipografico, in « Rimini ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

Anno IV - 1911

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. 4.00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » 8.00

Gli abbonamenti decorrono dal 1° gennaio di ogni anno

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio degli agenti abbonati: pertanto si prega di comunicare al Servizio I (ufficio bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi provenienti dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno IV - N. 47 | 23 Novembre 1911

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, novembre 1911 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

Decreto Ministeriale *del 12 novembre 1911, di nomina nel Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PER I LAVORI PUBBLICI

Visti gli articoli 63, lett. *b*), e 64 della legge 7 luglio 1907, Num. 429;

DECRETA:

Il Sig. Comm. Ing. Emanuele BRACCO, R. Ispettore Superiore del ruolo di vigilanza, è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico quale rappresentante del Ministero dei Lavori Pubblici, in sostituzione del Sig. Comm. Ing. Giuseppe MUTTONI collocato a riposo.

Roma, addì 12 novembre 1911.

Il Ministro
E. Sacchi.

R. D. *n. 1197 del 29 ottobre 1911, col quale vengono prorogate le concessioni ferroviarie per le esposizioni di Roma e di Torino* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Vista la legge 24 dicembre 1908, n. 751, concernente il concorso dello Stato nelle spese per le feste commemorative del 1911 in Roma e in Torino;

Vista la legge 21 luglio 1911, n. 806, con cui fu data facoltà di prorogare oltre il 31 ottobre 1911 le concessioni ferroviarie previste dalla legge sovra citata;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Le disposizioni dell'art. 4 della legge 24 dicembre 1908, n. 751, sono prorogate a tutto il 19 novembre 1911, per quanto riguarda le feste di Torino ed a tutto il 31 dicembre 1911, per quanto riguarda le feste di Roma.

Le concessioni per le suddette feste, ora in vigore, cessano col 19 novembre 1911, e l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad applicarne, dal 20 novembre al 31 dicembre 1911, altre che saranno determinate tenendo conto della chiusura dell'Esposizione di Torino.

---

(1) Pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 268 del 17 novembre 1911.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 29 ottobre 1911.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — SACCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

Nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Ed. 1° luglio 1908) » si dovrà:

a pag. 8 modificare l'indicazione della linea Bologna-Poggio Rusco-Revere, appartenente alla Direzione Compartimentale di Firenze, in « Bologna-Poggio Rusco-Ostiglia ».

a pag. 65 fra Ostiense ed Ostuni inserire:

Ostiglia . . .	Bologna-Verona	Firenze (sez. Bologna)	Mantova	60	V

B	G	A	O	V	B	S	—	T (*b*)	—	—	—	1	30	—

e a piè di pagina riportare la seguente nota:

« (b). Il piano caricatore serve di testa e di fianco ».

a pag. 73 fra Pontenure e Ponte Schiavo inserire:

Ponte Revere .	Bologna-Verona	Firenze (sez. Bologna)	Mantova	60	V

B (3)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Nell'indice grafico delle tabelle polimetriche prolungare la linea 133 Bologna-Revere col tratto Revere-Ostiglia.

a pag. 133 nell'intestazione della tabella 60 dopo la parola *economico* aggiungere: « sul tratto Bologna-Revere » e completare la tabella stessa con l'aggiunta, dopo Revere, della fermata di

Ponte Revere e della stazione di Ostiglia con le distanze risultanti dal prospetto Allegato *B*.

a pag. 230 fra Ostiense ed Ostuni inserire:

Ostiglia	19-141-29-15	1167	1181

a pag. 232 fra Pontenure e Ponte S. Cono inserire:

Ponte Revere	19-141-29-15	1165	1179

Nella « Prefazione Generale all'Orario Generale di Servizio 1° Ottobre 1911 (Parte seconda) » si dovrà:

a pag. 3 modificare in « Ostiglia-Bologna », la linea 99.

a pag. 10 fra Ostiense ed Ostuni inserire:

Ostiglia	F	B	99

a pag. 10 fra Pontenure e Ponte Schiavo inserire:

Ponte Revere L. B.	F	B	99

Inoltre nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni viaggiatori, bagagli e merci, le stazioni della Rete riporteranno nella sede opportuna il nome della fermata di Ponte Revere e della stazione di Ostiglia, e per la distanza ed il relativo instradamento si regoleranno nel modo seguente:

Le stazioni della linea Bologna-Verona, rileveranno le distanze per Ponte Revere e per Ostiglia dalla tabella 60 completata come sopra è detto.

Le altre stazioni della Rete formeranno la distanza per Ponte Revere e per Ostiglia aggiungendo rispettivamente Km. 2 e chilometri 4 a quella esposta, nei loro prontuari, per la stazione di Revere. L'instradamento da indicarsi sarà quello stesso segnato per la stazione di Revere.

Infine nei fascicoli « Elenco delle stazioni della Rete dello Stato ecc., ecc., che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (Edizione 1° Luglio 1910) » e « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio ecc. ecc., in servizio diretto ferroviario-marittimo (Edizione 1° Luglio 1910) » dovrà essere riportato, nelle sedi opportune, il nome della stazione di Ostiglia e le relative indicazioni, mentre nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ecc. ecc., da valere per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli in servizio diretto ferroviario-marittimo (Edizione 1° Marzo 1911) », dovranno essere riportati i nomi di Ponte Revere ed Ostiglia e le relative indicazioni.

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 370-1911.*

Distanze in chilometri da PONTE REVERE e da OSTIGLIA alle stazioni sottoindicate della linea Bologna-Verona.

STAZIONI	Ponte Revere	Ostiglia	STAZIONI	Ponte Revere	Ostiglia
	Km.			Km.	
Bologna	68	70	Camposanto	31	33
Bertalia	66	68	S. Felice sul Panaro .	26	28
Panigale Scala . . .	63	65	S. Biagio in Padule. .	24	26
Calderara di Reno . .	60	62	Mortizzuolo	22	24
Tavernelle d'Emilia. .	56	58	Mirandola.	19	21
S.Giacomo di Martignone	52	55	Quarantoli.	17	19
Poggio.	50	53	Tramuschio	13	15
S. Giovanni in Persiceto	47	50	Poggio Rusco. . . .	9	11
Amola	45	48	Villa Poma	7	9
Crocetta	41	44	Revere	2	4
Crevalcore.	38	41	Ponte Revere. . . .	—	3
Bolognina.	34	36	Ostiglia	3	—

Allegato C all'Ordine di Servizio N. 370-1911.

PROSPETTI indicanti i prezzi dei biglietti di corsa semplice e di andata e ritorno fra le stazioni del tronco Ostiglia-Revere e fra le stazioni di Ostiglia e Ponte Revere e quelle del tronco Bologna-Revere.

PROSPETTO 1.

Corrispondenze fra le stazioni interne del tronco REVERE-OSTIGLIA.

Da	A	Corsa semplice			Andata-ritorno		
e viceversa		1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
Revere	Ponte Revere	0,25	0,20	0,15	0,35	0,25	0,20
Id.	Ostiglia	0,50	0,35	0,25	0,70	0,50	0,35
Ponte Revere	Id.	0,35	0,25	0,20	0,55	0,40	0,25

PROSPETTO 2.

Corrispondenze fra le stazioni di PONTE REVERE **ed** OSTIGLIA **per quelle del tronco** BOLOGNA-REVERE.

Da	A	Corsa-semplice		Andata-ritorno	
e viceversa		1ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	3ª cl.
Bologna	Ponte Revere	3,75	1,65	4,85	2,70
Id.	Ostiglia	4,00	1,75	5,20	2,85
Bertalia	Ponte Revere	3,75	1,65	—	—
Id.	Ostiglia	4,00	1,75	—	—

Segue PROSPETTO 2.

Da	A	Corsa-semplice		Andata-ritorno	
e viceversa		1ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	3ª cl.
Panigale Scala	Ponte Revere	3,75	1,65	—	—
Id.	Ostiglia	4,00	1,75	—	—
Calderara di Reno	Ponte Revere	3,25	1,65	—	—
Id.	Ostiglia	3,50	1,75	—	—
Tavernelle d'Emilia	Ponte Revere	3,25	1,15	4,35	2,20
Id.	Ostiglia	3,50	1,25	4,70	2,35
S. Giacomo di Mart.	Ponte Revere	3,25	1,15	—	—
Id.	Ostiglia	3,50	1,25	—	—
Poggio	Ponte Revere	2,75	1,15	—	—
Id.	Ostiglia	3,00	1,25	—	—
S. Giovanni in Pers.	Ponte Revere	2,75	1,15	3,85	1,70
Id.	Ostiglia	3,00	1,25	4,20	1,85
Amola	Ponte Revere	2,75	1,15	—	—
Id.	Ostiglia	3,00	1,25	—	—
Crocetta	Ponte Revere	2,25	1,15	—	—
Id.	Ostiglia	2,50	1,25	—	—
Crevalcore	Ponte Revere	2,25	0,95	2,85	1,20
Id.	Ostiglia	2,50	1,05	3,20	1,35
Bolognina	Ponte Revere	1,75	0,95	—	—
Id.	Ostiglia	2,00	1,05	—	—

Segue PROSPETTO 2.

Da	A	Corsa semplice		Andata-ritorno	
e viceversa		1ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	3ª cl.
Camposanto	Ponte Revere	1,75	0,75	2,35	1,20
Id.	Ostiglia	2,00	0,85	2,70	1,35
S. Felice sul P.	Ponte Revere	1,25	0,75	1,85	1,00
Id.	Ostiglia	1,50	0,85	2,20	1,15
S. Biagio in Pad.	Ponte Revere	1,25	0,65	—	—
Id.	Ostiglia	1,50	0,75	—	—
Mortizzuolo	Ponte Revere	1,25	0,65	—	—
Id.	Ostiglia	1,50	0,75	—	—
Mirandola	Ponte Revere	1,05	0,55	1,35	0,80
Id.	Ostiglia	1,30	0,65	1,70	0,95
Quarantoli	Ponte Revere	1,05	0,55	—	—
Id.	Ostiglia	1,30	0,65	—	—
Tramuschio	Ponte Revere	0,75	0,35	—	—
Id.	Ostiglia	1,00	0,45	—	—
Poggio Rusco	Ponte Revere	0,55	0,25	0,85	0,40
Id.	Ostiglia	0,80	0.35	1,20	0,55
Villa Poma	Ponte Revere	0,45	0,25	—	—
Id.	Ostiglia	0,70	0,35	—	—

Ordine Generale N. 12. (SERVIZIO I).

Movimenti nel personale superiore.

Si porta a conoscenza del personale che, con deliberazione presa dal Consiglio di amministrazione nell'adunanza del 27 settembre 1911, il Comm. Giovanni CORTASSA, Capo del Servizio Centrale II (Ragioneria), è stato collocato a riposo, in seguito a sua domanda, a far tempo dal 1° gennaio 1912.

Dalla stessa data, il Sotto Capo Servizio Cav. Uff. Nicola AMOROSO, in base a deliberazione del Consiglio di amministrazione del 5 ottobre 1911, approvata a termini di legge dai Ministri dei LL. PP. e del Tesoro, è incaricato della reggenza del detto Servizio II.

Ordine di Servizio N. 366. (SERVIZI I, VII, X e XI).

Istruzioni per l'uso dei petardi da segnalamento.

(Vedi Ordine di Servizio N. 340-1908).

Si è provveduto alla ristampa del fascicolo « Istruzioni per l'uso dei petardi da segnalamento » introducendovi alcune aggiunte e modificazioni ed indicandovi l'elenco dei Magazzini e dei Depositi del Mantenimento, giusta la riserva contenuta nell'Ordine di Servizio N. 340-1908.

Le Istruzioni saranno, appena stampate, distribuite ai Servizi interessati ed alle divisioni nella misura necessaria per la distribuzione ai funzionari ed agli uffici.

Un estratto poi dell'elenco dei Magazzini e Depositi dei petardi sarà distribuito a tutte le stazioni e ai depositi di personale viaggiante e di macchina, nonchè ai sorveglianti del Mantenimento.

Ordine di Servizio N. 367. (Servizio VII).

Servizio di corrispondenza merci con la tramvia Novi Ligure-Ovada. Fermata di S. Rocco.

(Vedi Ordine di Servizio N. 264-1910)

Il servizio di corrispondenza merci con la Fermata di S. Rocco della Tramvia Novi-Ovada, di cui l'Ordine di Servizio N. 264-1910, attualmente limitato ai trasporti a P. V. a vagone completo della Società Anonima Fabbrica Italiana di confetture, cioccolato ed affini, viene esteso con le stesse limitazioni ai trasporti delle Ditte A. PERNIGOTTI & C. e Fratelli SASSI, le quali hanno stabilimento raccordato con la suddetta Fermata.

Opportuna aggiunta dovrà pertanto essere fatta nelle vigenti pubblicazioni dei servizi cumulativi e di corrispondenza.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 368 (Servizio VIII).

Trasporti per conto delle Società Cooperative di consumo fra gli agenti ed operai ferroviari.

(Vedi Ordine di Servizio N. 358-1911),

Le Società Cooperative di consumo fra gli Agenti ferroviari di Chivasso e di Como, testè costituitesi, sono ammesse a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle Società Cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e condizioni stabilite nel Regolamento, di cui l'Ordine di servizio N. 167-1911.

Il nome delle predette Società deve, pertanto, essere aggiunto, alla sede opportuna, nell'elenco allegato *A* al regolamento medesimo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 369. (Servizio VIII).

Servizio italo-belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 334-1911).

Col 15 novembre 1911 dovranno aggiungersi nella Nomenclatura della tariffa diretta italo-belga le seguenti nuove voci:

17*b* — 18*a* - *Apparecchi d'ogni sorta,* non nominati, misuratori e contatori per determinare ed anche per registrare automaticamente la quantità, la tensione, la velocità ed altre proprietà dei liquidi, dei gas (anche del vapore) e delle correnti elettriche, come: contatori elettrici, anemometri, indicatori di pressione, tassametri e simili . . . . 3 1 1 - - 1 1*a* 1*b*

Pei misuratori, contatori e registri per gas e per molini - vedi N. 139 bis. — *Pei misuratori dell'alcool* - vedi N. 139 ter.

139 bis 36*c* - *Misuratori,* contatori e registri per gas e per molini 3 1 2 5 6 1 1*a* 1*b*

139 ter 14*a* - *Misuratori* dell'alcool . . . 3 1 2 5 6 1 1*a* 1*b*

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 370 (Servizio VII).

Apertura all'esercizio del tronco REVERE-OSTIGLIA.

(Vedi Ordine di Servizio N. 191-1909).

Col giorno 26 Novembre 1911, si apre all'esercizio il tronco Revere-Ostiglia appartenente alla linea Bologna-Verona.

L'esercizio del tronco stesso viene fatto in base alle norme e condizioni delle linee a servizio normale, pur continuando l'esercizio economico sul precedente tratto Bologna-Revere.

1. - Descrizione del tronco. — Il nuovo tronco di linea, a semplice binario, misura fra gli assi del fabbricato viaggiatori delle stazioni estreme, m. 3861,82 e complessivamente fra l'asse del fabbricato viaggiatori di Revere e l'estremo, lato Verona, della stazione di Ostiglia m. 4320,47, formati da tre curve della lunghezza di m. 379,96 - 626,86 - 1253,73 con raggio minimo di m. 500 e da tre rettifili lunghi m. 1227,19 - m. 525,01 e m. 307,72 con pendenza massima del 6.04 °/₀₀ in corrispondenza alle due rampe d'accesso al ponte a 7 luci di m. 73,00 ciascuna, con travate in ferro sul fiume Po.

Lungo il tronco vi sono altre 7 opere d'arte minori, 2 case cantoniere doppie e due passaggi a livello muniti di chiusura.

Sul nuovo tronco sono destinate al servizio pubblico la fermata di Ponte Revere e la stazione di Ostiglia.

2. - Descrizione delle fermate e delle stazioni e servizi a cui sono abilitate.

PONTE REVERE, fermata con:

Fabbricato viaggiatori al Km. 67 + 488,29 a destra nel senso da Revere ad Ostiglia, dalle quali dista rispettivamente m. 1556 e m. 2306;

Segnali di protezione: due segnali a disco girevole, piccolo modello, situati entrambi a destra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza di m. 1000 dall'asse del fabbricato viaggiatori.

I detti dischi hanno lo stesso significato di quelli di protezione dei passaggi a livello, di cui l'art. 56 del Regolamento Segnali; però la loro posizione normale è quella di via libera.

Fino a quando i dischi stessi non verranno posti in attività, sarà provveduto dal personale di vigilanza alla protezione dei treni nella fermata.

OSTIGLIA, stazione con:

Fabbricato viaggiatori alla progressiva Km. 69 + 794,23 a sinistra venendo da Revere;

Binari di corsa tre, compresi fra le progressive chilometri 69 + 403,68 e Km. 70 + 061,87 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 575, m. 480 e m. 450 ciascuno;

Binari merci tre, dei quali uno allacciato nei due sensi della prima linea, in servizio del piano caricatore, gli altri due per il carico e lo scarico diretti ed allacciati al binario del piano caricatore;

Binario in servizio alla piattaforma da m. 5.50 allacciato sul prolungamento, verso Revere, del binario del piano caricatore;

Piano caricatore scoperto, con carico di testa e di fianco, magazzino merci, bilancia a ponte della portata di tonnellate 30;

Segnali di protezione: semaforo di 2ª categoria ad un'ala, situato a destra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza di m. 948 dal corrispondente deviatoio estremo.

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 4930 con la chiamata G. L.

La stazione di Revere, verso il nuovo tronco, è protetta da un semaforo di 1ª categoria situato a m. 512 dal corrispondente deviatoio estremo e preceduto a m. 711 da uno di 3ª categoria, che come il primo, trovasi a destra rispetto ai treni in arrivo.

La fermata di Ponte Revere sarà abilitata al servizio dei viaggiatori, bagagli e cani, con limitazione per i bagagli alle spedizioni non eccedenti il peso di Kg. 50 ciascuna.

La stazione di Ostiglia sarà abilitata al completo servizio per viaggiatori, bagagli e cani e per i trasporti a G. V., P. V. Acc. ed a Piccola Velocità Ordinaria, compresi i veicoli ed il bestiame.

3. - Giurisdizione. — Il tronco Revere-Ostiglia viene compreso nel Compartimento di Firenze, e per il servizio Movimento e Traffico è aggregato al 1° Riparto della Sezione Movimento e Traffico di Bologna; pel servizio della Trazione e Materiale alla Sezione di Trazione di Bologna; pel servizio del Mantenimento e Sorveglianza alla Sezione del Mantenimento di Bologna e per il servizio Sanitario all'Ufficio distaccato di Bologna.

Per le somministrazioni di materiali e materie in genere, per stampati ed oggetti di cancelleria, provvedereranno i competenti Magazzini con sede a Bologna.

4. - Tariffe viaggiatori. — Per i trasporti di viaggiatori in servizio locale del nuovo tronco Revere-Ostiglia, si applica la tariffa ordinaria per i treni omnibus, 1ª, 2ª 3ª classe vigente sulle

Ferrovie dello Stato. Sono inoltre estese al nuovo tronco tutte le tariffe e norme delle *Concessioni Speciali* e del *Regolamento pei trasporti militari* in vigore sulle Ferrovie dello Stato.

I prezzi dei biglietti a tariffa ordinaria relativi al detto nuovo tronco risultano dal prospetto Allegato *C* al presente Ordine di Servizio.

Nello stesso prospetto allegato *C* sono indicati i prezzi delle corrispondenze con biglietti diretti di corsa semplice per adulti e di andata e ritorno, eccezionalmente istituiti, per la 1ª e 3ª classe, in servizio locale fra le stazioni del tronco Bologna-Poggio Rusco-Revere e quelle del nuovo tronco Revere-Ostiglia. In servizio locale fra i detti due tronchi non si rilasciano biglietti per ragazzi.

In aggiunta ai prezzi di tutti i biglietti si riscuotono:

a) per i biglietti in servizio locale del nuovo tronco la tassa e sopratassa di bollo, per i biglietti di 1ª e 2ª classe e la sola tassa di bollo, per i biglietti di 3ª classe;

b) per i biglietti in servizio pure locale fra il tronco stesso e quello Bologna-Revere, la tassa e sopratassa di bollo per i biglietti di 1ª classe e la sola tassa di bollo, per i biglietti di 3ª classe quando la percorrenza complessiva non supera i 10 km., per i biglietti di corsa semplice, ed i 20 km., per quelli di andata e ritorno.

I biglietti di abbonamento speciali della serie III, III-*bis*, IV, IV-*bis*, V, XIV e XVI comprendenti nell'itinerario la linea Bologna-Poggio Rusco-Revere, nonchè quelli ordinari per l'intera Rete, sono valevoli, senza ulteriore pagamento, anche per il nuovo tronco Revere-Ostiglia.

Per quanto riguarda il rilascio di biglietti di abbonamento ordinari, detto tronco è da considerarsi linea di 3ª categoria al pari del tronco Bologna-Revere.

5. - *Tariffe per bagagli, cani e giornali e pei trasporti di merci, bestiame, veicoli, ecc.* — Tanto pei trasporti di bagagli, cani e giornali, quanto pei trasporti di merci, bestiame, veicoli, numerario, carte-valori e feretri, valgono pel nuovo tronco Revere-Ostiglia le tariffe e condizioni vigenti sulla Rete di Stato, cioè

le tariffe generali, speciali, locali ed eccezionali, nonchè quelle in base alle *Concessioni speciali* ed al *Regolamento pei trasporti militari.*

6. - Treni. — Con l'apertura all'esercizio del tronco Revere-Ostiglia, i treni della linea Bologna-Revere faranno capo a Ostiglia conservando le attuali numerazioni.

Nei detti treni si farà servizio viaggiatori di 1ª 2ª e 3ª classe.

7. - Distanze chilometriche. — Le distanze chilometriche riguardanti il nuovo tronco risultano dal prospetto di cui l'Allegato *B* al presente Ordine di Servizio.

8. - Servizio cumulativo con la ferrovia Suzzara-Ferrara. — Per l'eseguimento, la tassazione e l'istradamento dei trasporti fra le stazioni del tronco Poggio Rusco-Ostiglia e quelle della Ferrovia Suzzara-Ferrara, valgono le stesse norme attualmente in vigore rispetto al tronco Bologna-Poggio Rusco.

9. - Scritture e versamenti. — Per le scritture concernenti il servizio viaggiatori, bagagli, cani, biciclette ecc., valgono le disposizioni contenute nella parte II delle « *Norme per il servizio delle gestioni viaggiatori* » e per le scritture riguardanti i trasporti di merci, numerario, carte-valori, veicoli, bestiame, ecc., saranno da osservarsi le « *Norme per il servizio contabile delle gestioni merci* ».

Per la tenuta del conto corrente e di tutto quanto si riferisce alle attribuzioni contabili del Capo Stazione provvedono le « *Norme per il servizio contabile del Capo Stazione* ».

I versamenti saranno effettuati alla Cassa di Firenze colla periodicità di quattro volte al giorno (lettera *F*) e cioè nei giorni 7, 15, 22 ed ultimo del mese, per la fermata di Ponte Revere e colla periodicità di ogni due giorni (dispari) (lettera *B*) per la stazione di Ostiglia.

Le paghe al personale saranno fatte coi prodotti delle gestioni nella fermata di Ponte Revere e nella stazione di Ostiglia ed a mezzo di un agente pagatore per il personale di linea del Mantenimento.

10. - Carte di libera circolazione. — Per lo scorcio di quest'anno e per il prossimo anno 1912, le carte di libera circola-

zione serie *A* ed i biglietti a libretto serie *As* che comprendono il tratto Bologna-Revere, dovranno essere tenuti validi anche per il tronco Revere-Ostiglia.

Sono estese al nuovo tronco Revere-Ostiglia tutte le altre disposizioni in vigore sulle Ferrovie dello Stato.

Per le aggiunte da introdursi nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » nei Prontuari delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni e nella « Prefazione Generale all'Orario Generale di Servizio 1° ottobre 1911 (Parte seconda) » veggasi l'Allegato *A* al presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, al personale delle gestioni ed alle classi 26, 27, 29, 30, 44, 46 del Compartimento di Firenze.

Ordine di Servizio N. 371. (Servizio VIII).

Servizio italo-belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 352-1911)

Colla data del 15 novembre 1911 entrerà in vigore la seguente aggiunta da riportarsi a pag. 57 della nomenclatura annessa alla tariffa italo-belga:

124*a*	138*a*	**Macchine** e meccanismi non nominati, montati o smontati, nonchè parti non nominate di macchine e di meccanismi, soltanto in servizio di *transito* coi porti di mare del Belgio e con Terneuzen.	3	1	2	5	6	4	23*b*	23*e*

Si avverte che i prezzi speciali per trasporti di merci in genere a grande velocità ed a vagone completo di almeno 10000 Kg. (pub-

blicatisi con l'Ordine di Servizio N. 352, Bollettino N. 45-1911, pag. 825) sono da esporsi sotto quelli attuali della *via Chiasso*.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 98 (Servizio VIII)

Tassazione della paglia di ferro o d'acciaio.

La paglia di ferro o d'acciaio, che si adopera comunemente per pulire i pavimenti, non specificata nella vigente nomenclatura, dovrà, per effetto dell'art. 62 delle tariffe, tassarsi coi prezzi delle tariffe speciali 75, classe 4ª e 116, serie D.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 353-1911.*

Errata-Corrige

Pagine	colonna	riga	Errata	Corrige
1	5ª	23	Trino	Trino Vercellese
3	5ª	13	Limito	Pioltello Limito
5	5ª	13	Gonzaga-Reggiolo	Gonzaga Reggiolo
6	1ª	8	Pontebbo	Pontebba
7	5ª	14	Cavanella d'Adige-Brondolo	Cavanella d'Adige - S. Anna di Chioggia-Brondolo
8	5ª	3	Locate.	Locate Triulzi
8	5ª	14	Orio Litta Ospedaletto Lodigiano	Orio Litta-Ospedaletto Lodigiano
9	5ª	3	Roselle (raddoppio)	(abolito)
10	5ª	2	Paganico.	Paganico Grossetano
10	5ª	9	Crocetta.	Amola-Crocetta
11	5ª	17	Tortoreto Nereto.	Tortoreto Nereto-Tortoreto Spiaggia
12	5ª	12	Montenero di Bisaccia.	Montenero Petacciato
12	5ª	32	Casttellalto Canzano.	Castellalto Cauzano
13	5ª	2	Magliana (ecc.).	Ostiense-Magliana (ecc.)
13	5ª	3	Maccadese.	Maccarese
13	5ª	4	Palo Furbara.	Palo-Furbara
13	5ª	7	Guglielmi.	(abolito)
13	5ª	9	S. Agostino (raddoppio).	(abolito)
13	5ª	13	Albarese.	Alberese
13	5ª	13	Ripescia.	Rispescia
13	5ª	19	Monte Compatri-Colonna.	Montecompatri Colonna
13	5ª	28	Ciamplno.	Ciampino

Pagine	colonna	riga	Errata	Corrige
14	5ª	5	Ontanese.	Lariano
14	5ª	7	Segni Patiano.	Segni Paliano
14	5ª	31	Oorte.	Orte
15	5ª	3	Castiglione in Teverina-Orvieto	Castiglione in Teverina-Baschi-Orvieto
15	6ª	7	97 + 383	97 + 494
15	7ª	7	98 + 884	98 + 995
16	5ª	12	—	Portonaccio
17	5ª	3	Caianello Veirano	Caianello Vairano
18	5ª	4	Luogosano-S. Mango	Luogosano San Mango sul Calore
19	5ª	3	Potenza di Basilicata	Potenza Inferiore
19	5ª	11	Grassano-Garaguso	Grassano Garaguso
20	5ª	2	Orta Nora	Ortanova
20	5ª	4	Cerignola Campagna Candida	Cerignola Campagna-Candida
21	7ª	3	58 + 466	58 + 166
22	5ª	12	Pietra Elcina Pescolamazza	Pietra Elcina-Pescolamazza
23	5ª	17	Potenza di Basilicata Inferiore	Potenza Superiore - Potenza Inferiore
25	2ª	1	0 + 418	0 + 408
25	5ª	35	S. Pietro a Maida	S. Pietro a Maida Maida
25	6ª	7	129 + 134	126 + 134
27	2ª	4	301 + 6	301 + 633
27	2ª	6	314 + 148	314 + 418
27	5ª	28	S. Andrea	S. Andrea dell'Ionio
27	5ª	29	S. Caterina	S. Caterina dell'Ionio
27	5ª	40	Amendolea	Condofuri
27	7ª	2	278 + 190	278 + 196
27	7ª	7	365 + 430	365 + 436
28	5ª	5	Altavilla	Altavilla Milicia

Pagine	colonna	riga	Errata	Corrige
28	5ª	9	Montemaggiore	Montemaggiore Belsito
30	5ª	2	Terranova	Terranova di Sicilia
30	5ª	14	Raddusa-Agira (ecc.	Raddusa Agira - Saraceni - Sparagogna (ecc.)
31	5ª	15	Olivieri	Olivieri Tindari
31	5ª	22	Venetico-Spadafora	Venetico Spadafora
31	5ª	24	Mercatobianco	Marcatobianco
31	7ª	10	117 + 729	187 + 729
32	5ª	6	Castellammare	Castellammare del Golfo
32	5ª	11	S. Nicola	S. Nicola di Mazzara

INDICE

Pagine	colonna	riga	Errata	Corrige
33	2ª	23	38	28
33	3ª	1	Amendolea	(abolita) Vedi Condofuri
34	1-2	8-9	Barletta 20-24 Bassano in Teverina 14	Barletta 20-24 Baschi 15 Bassano in Teverina 14
35	3ª	25	Castellammare	Castellammare del Golfo
38	3ª	20	Guglielmi 13	(abolito)
39	1-2	6-7	Lapio 18 Lascari 30	Lapio 18 Lariano 14 Lascari 30
39	1ª	21	Limito	Vedi Pioltello Limito
39	3ª	4	Luogosano	Luogosano S. Mango sul Calore
40	3ª	3	Montemaggiore	Montemaggiore Belsito
41	1ª	22	Olivier	Olivieri Tindari
41	1-2	24	Ontanese 14	(abolito) Vedi Lariano

Pagina	colonna	riga	Errata	Corrige
41	3-4	6-7	Ospedaletto Lodigiano 8	Ospedaletto Lodigiano 8
				Ostiense 13
			Ostuni 20	Ostuni 20
41	3	12	Paganico	Paganico Grossetano
42	1	14	Pnanerottolo	Pianerottolo
			Pieve Albignola 2	Pieve Albignola 2
42	1-2	17-18		Pioltello Limito 3
			Piombino 9	Piombino 9
42	3-4	22	Potenza di Basilicata 19	Potenza Superiore 19-23
43	3-4	1	Roselle (raddoppio) 9	(abolito)
43	?	2	Rosetto Capo Spuligo	Roseto Capo Spulico
			S. Andrea all'Ionio 27	S. Andrea all'Ionio 27
43	3-4	19-20		S. Anna di Chioggia 7
			S. Basilio Mottola 22	S. Basilio Mottola 22
44	1-2	9	S. Magno 18	(abolito)
44	1	20	S. Nicola	S. Nicola di Mazzara
44	3-4	12	S. Agostino (raddoppio) 13	(abolito)

SENTENZE

Occupazione temporanea - Indennità - Termini del reclamo.

Nel caso di occupazione temporanea prevista dall'articolo 71 della legge 25 giugno 1865 N. 2359, il reclamo contro l'indennità deve essere proposto giudizialmente sotto la pena di decadenza nel termine di trenta giorni dalla notifica del decreto prefettizio.

TRIB. CIV. ROMA, 2 Sez. — Tercinod Pres. - Giannelli estens. - Barbieri c. Ferrovie dello Stato.

Sta in fatto che con decreto 9 aprile 1907 il Prefetto di Roma autorizzò l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, ad occupare temporaneamente i terreni occorrenti per l'impianto del nuovo scalo merci a piccola velocità e pel deposito locomotive della Stazione di Roma-Termini specificati nel piano parcellare pubblicato il 18 aprile 1907 con l'elenco dei proprietari interessati.

Fra costoro vi era il sig. Giuseppe Barbieri per una zona di terreno di metri 600 destinata a servire per l'innesto in Piazza di Porta Maggiore della strada di accesso al nuovo scalo merci.

Essendo sorta controversia fra l'Amministrazione delle Ferrovie ed il Comune di Roma circa l'obbligo di provvedere allo impianto della strada, l'occupazione del fondo del Barbieri fu sospesa e poscia la Ferrovia vi rinunciò con atto notificato al Barbieri il 25 settembre 1908, e successivamente notificava al medesimo il 28 ottobre 1908 altro decreto prefettizio del 25 settembre 1908 che gli stabilì, in lire 500 la indennità relativa a quella provvisoria occupazione, che non superò il biennio come termine fis-

sato col precedente decreto prefettizio per la temporanea occupazione.

Il Barbieri in seguito a tali notifiche, fece reclamo al Prefetto, chiedendo la nomina di un perito per una più equa valutazione dell'indennità a lui spettante per l'avvenuta occupazione temporanea del suo terreno. Il Prefetto comunicò tal ricorso a questo Tribunale per la nomina del perito, che fu dal Tribunale nominato in persòna dell'Ing. Camillo Curtinelli e questi avendo proceduto alle necessarie constatazioni, depositò il 31 gennaio 1909, la sua relazione di perizia, con la quale giudicò in giusta misura l'indennità di lire 500 già offerta dal Prefetto al Barbieri.

Tale relazione peritale fu a costui notificata ad istanza delle Ferrovie dello Stato con atto del dì 9 marzo 1909.

Successivamente a tale procedimento il Barbieri con citazione 8 luglio 1910 convenne l'Amministrazione delle Ferrovie innanzi a questo Tribunale esponendo che l'Amministràzione delle Ferrovie durante il termine di 18 mesi, decorsi dal decreto prefettizio di provvisoria occupazione del suo terreno all'atto successivo di rinuncia, non si curò mai non ostante le repliche richieste, di far picchettare e determinare la zona che intendeva di espropriare, nè gli fu mai indicata l'indennità che a lui sarebbe stata corrisposta, ciò contrariamente al disposto degli art. 24 e seg. della legge 25 giugno 1865 sull'espropriazione per pubblica utilità. Che l'indennità di L. 500 per la temporanea occupazione non è corrispondente al giusto ammontare dovuto, ed anche pel danno a lui verificatosi, avendo dovuto tenere impedito, per mancanza di determinazione della zona, tutto il suo terreno, rinunziando anche a vantaggiose offerte di L. 50 e di L. 45 al mq., che furongli fatte e che ora non potrebbe più avere per le cambiate condizioni di quel rione, e per l'aumento dall'uno al 3 % della tassa sulle aree fabbricabili.

Chiese quindi con la detta citazione la condanna dell'Amministrazione delle Ferrovie ad una più giusta somma, che a lui risultasse dovuta a titolo d'indennità per la detta occupazione e pel risarcimento dei danni dipesi dalle su indicate ragioni, oltre le spese ed onorari del giudizio e con sentenza provvisoriamente eseguibile.

Dall'Amministrazione delle Ferrovie fu dedotto la decadenza del Barbieri dal diritto di proporre la fatta opposizione avverso il decreto prefettizio che gli liquidò in lire 500 la indennità a lui dovuta essendo decorsi i trenta giorni, a ciò stabiliti perentoriamente dalla legge sulle espropriazioni.

Che in ogni caso dovesse rigettarsi la domanda perchè la delimitazione della zona era stata fatta nelle forme di legge, mediante la regolare pubblicazione dell'elenco e del piano parcellare dei beni da espropriare, depositati e pubblicati agli effetti dell'articolo 17 della legge nell'albo di ciascun comune dove i detti beni sono situati.

Che neppure ha fondamento la domanda di danni per le perdute offerte vantaggiose perchè per l'art. 71 l'Amministrazione ha facoltà definitiva, quando lo ritenesse del caso, di pagare l'indennizzo relativo alla sola occupazione temporanea.

Che finalmente l'indennità stabilita dalla legge per l'occupazione temporanea riguarda il risarcimento del solo danno emergente, e non può avere maggiore estensione, tanto meno per i guadagni eventuali e possibili, che non sono perciò nei confini di un vero risarcimento dovuto.

IN DIRITTO

Si osserva che l'eccezione di decadenza, proposta dall'Amministrazione delle Ferrovie convenuta, trova il suo fondamento nella legge del 25 giugno 1865 N. 2359 anche per l'occupazione temporanea che va regolata con le stesse norme delle espropriazioni definitive. Contro il decreto prefettizio, che stabilisce l'indennità dovuta per l'art. 71 della legge, è aperto l'adito a richiamo innanzi al Tribunale a norma delle disposizioni degli art. 24 e seguenti. Rendesi quindi inapplicabile l'art. 51 che stabilisce per l'opposizione davanti l'autorità giudiziaria il termine di trenta giorni successivi alla notificazione dell'atto, col quale fu notificata l'indennità. Nella specie tale atto ben doveva ritenersi il decreto prefettizio del 25 settembre 1908, che liquidò l'indennità di L. 500 e che fu notificato al Barbieri il 21 ottobre 1908, e perciò, trenta giorni per l'apposizione giudiziale vennero a sca-

dere il 21/11 di quell'anno. Poichè però il Barbieri fece un reclamo semplicemente amministrativo avverso quella liquidazione, ed in seguito ad esso fu proceduto ad una perizia da un perito che il Prefetto stesso fece nominare dal Presidente del Tribunale, al quale all'uopo comunicò il ricorso del Barbieri, dalla notifica di quella perizia fatta al Barbieri il 9 marzo 1909, si fece decorrere altro termine di trenta giorni, nel quale contro la stima fatta dal perito che confermò l'indennizzo nello stesso ammontare, il Barbieri avrebbe potuto produrre appello giudiziale ai sensi ancora dell'art. 51 della legge.

Ciò però non avendo fatto neppure in questo secondo termine l'indennità pel chiaro disposto dell'indicato articolo 51 della legge, deve ritenersi definitivamente stabilita nella somma risultante dalla perizia nei rapporti del Barbieri medesimo, quindi l'opposizione da lui tardivamente proposta con la citazione 8 luglio 1910 deve dichiararsi inammissibile.

Nè può attendersi a quanto in contrario ha dedotto il Barbieri, trattandosi cioè di una azione di danni sulle norme del diritto comune pel fatto colposo dell'Amministrazione delle Ferrovie di non avere picchettato e determinato la zona di terreno che s'intendeva di occupare, facendoglisi perciò risentire il danno di avere dovuto tenere impedita tutta l'area di sua proprietà e non soltanto la estensione di 600 metri che intendevasi di occupare.

Tale ragione è assolutamente infondata quando si consideri che la legge del 1865 tende a regolare appunto ogni specie di danno che sia derivato ai privati proprietari in dipendenza del decreto di occupazione per pubblica utilità, in guisa che, in base al disposto degli art. 72 e 51, debbono valutarsi tutte a conseguenze risarcibili nell'indennità da stabilirsi secondo i criteri di detta legge. Quindi fu riconosciuto dal Pisanelli nella sua relazione che il concetto di indennità racchiude in sè quello di emenda del danno, e il danno giustifica una diminuzione di patrimonio.

Se perciò il fatto colposo della pubblica Amministrazione portò un aumento di danni all'infuori ed oltre a quelli che dal perito furono valutati, tale pretesa di maggiore risarcimento avrebbe dovuto richiedersi con apposito atto di opposizione avverso a quella stima nel termine perentorio voluto dalla legge.

Non è possibile per gli effetti stessi della legge suindicata, che

regola i vari rapporti dipendenti dal fatto della espropriazione per pubblica utilità far distinzione fra indennità e risarcimento di danni per fatto della pubblica amministrazione, quando tale risarcimento si rannoda anche esso ad uno stesso fatto, che è il diritto dell'espropriazione e l'uso che la pubblica amministrazione fece di tal diritto.

Poichè per tali considerazioni deve respingersi la proposta domanda con la condanna dell'attore alle spese.

P. q. m. rigetta etc.

MASSIMARIO

Viaggiatore - Lesioni - Responsabilità della ferrovia - Onere della prova.

È aquiliana e non contrattuale la responsabilità della Ferrovia per l'infortunio toccato a un viaggiatore, che nell'attraversare i binarii per ritornare al proprio scompartimento, sia stato investito da un treno in arrivo.

Spetta quindi all'attore il dare la prova del fatto dannoso e della colpa della Ferrovia (Art. 42 tariffe 3. Regolam. 31 ottobre 1873, 1151 Cod. Civ.).

CASS. TORINO, 31 dicembre 1910. - Mantellini c. Ferrovie Stato.

Certo Mantellini viaggiando da Faenza a Torino, giunto alla Stazione di Alessandria, era sceso dal compartimento nel quale si trovava per recarsi in stazione. Ritornando verso il proprio compartimento si era fermato fra un binario e l'altro ad osservare una nuova automotrice in manovra, ed era stato investito dalla locomotiva di un treno che in quel momento sopraggiungeva in sta-

zione, causandogli la frattura del braccio destro, poi amputatogli. Il Mantellini citava la Ferrovia per il risarcimento del danno subito, ed il Tribunale di Alessandria, con sentenza 14 luglio 1908, riteneva la responsabilità dell'Amministrazione a' sensi dell'art. 1153 Cod. Civ. Da questa sentenza appellava la Ferrovia, e per incidente anche il Mantellini.

La Corte di Casale, con sentenza 16 giugno 1909, accoglieva l'appello della Ferrovia, e l'assolveva dalla domanda.

Trasporto di mercanzie - Pluralità di contratti - Titoli distinti - Competenza per valore - Carico del mittente - Obbligazioni relative - Difetti visibili del carro.

Le domande d'indennizzo per più contratti di trasporto sono capi di domanda dipendenti da titoli distinti, e non possono quindi proporsi cumulativamente avanti il magistrato non competente per ragione di valore a conoscere di ciascheduna di esse. (Art. 73 cod. proc. civ.).

Lo speditore che assume di effettuare il carico della merce a sua cura e spesa, deve rendersi conto dei mezzi di trasporto che gli vengono offerti, e risponde dei danni conseguenti ai difetti visibili dei carri da lui accettati. (Art. 69, 106, 107, 130 Tariffe e Condizioni di trasporto).

CORTE APP. MESSINA, 20 aprile 1911. — Vadalà c. Ferrovie Stato.

Avvertenza

All'*allegato* **A** all'**Ordine di Servizio N. 353,** pubblicato nel N. 45 del Bollettino, si sono dovute apportare numerose variazioni, le quali risultano dall'unito allegato **B** al predetto Ordine di Servizio.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO IV - 1911

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » **8.00**

Gli abbonamenti decorrono dal 1° gennaio di ogni anno

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio degli agenti abbonati: pertanto si prega di comunicare al Servizio I (ufficio bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi provenienti dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno IV - N. 48

30 Novembre 1911

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, novembre 1911 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Ordine di Servizio N. 372. (Servizio VIII).

Regolamento pei trasporti militari.

(Vedi Ordine di Servizio N. 190-1911)

Col R. Decreto 9 marzo 1911 N. 204 è stato stabilito il passaggio del servizio dei fari e degli altri segnalamenti marittimi dal Ministero dei lavori pubblici al Ministero della marina.

Di conseguenza nella parte 2ª dell'Allegato N. 4 a pag. 121 del Regolamento pei trasporti militari sulle ferrovie del Regno (edizione 1° luglio 1911) dovranno aggiungersi le qualifiche di *capi fanalisti e fanalisti della R. marina;* ed a pag. 14 dello stesso Regolamento, paragrafo 17 lettera 1) dovranno aggiungersi, dopo la parentesi « (esclusi gli operai alla loro dipendenza) », le parole: *i fanalisti avventizi della R. marina.*

Sempre nel ripetuto Regolamento pei trasporti militari, nell'Allegato N. 8 a pag. 133 al progressivo N. 7, dopo l'indicazione del grado di « Maggiore commissario nella R. marina », deve essere aggiunta quella del grado di *primo tenente di vascello*, istituito con la legge 14 luglio 1907 N. 409 e che agli effetti dell'art. 3 della legge stessa, riguardante appunto le concessioni ferroviarie, è parificato a capitano di corvetta.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 373 (Servizio VIII).

Concessione speciale *B* - Bagagli.

(Vedi Ordine di Servizio N. 170-1909).

Coi R. Decreti 24 marzo 1907 N. 150 e 27 giugno 1907 numero 367 sono stati rispettivamente approvati i Regolamenti per il Corpo degli agenti di custodia delle carceri e per il Corpo delle guardie di città.

In entrambi i Regolamenti è disposto che gli agenti i quali per un qualunque motivo cessano dal servizio, hanno diritto, per recarsi nel Comune dove eleggono il loro domicilio, alle stesse competenze stabilite *in caso di trasloco* e fra tali competenze è compreso il trasporto del bagaglio nei limiti di 80 kg. per i celibi e 400 kg. per gli ammogliati o vedovi con prole.

Per conseguenza fra i casi di trasloco, nei quali in conformità al punto 6 della Concessione speciale *B* è ammesso il trasporto del bagaglio a tariffa ridotta, devono comprendersi anche quelli che si effettuano per cessazione dal servizio.

Analoga annotazione dovrà quindi inserirsi al comma ed alla nota *a*) del prospetto che costituisce la parte II^a art. 6 della suddetta concessione speciale *B*, a pag. 24 del volume « Concessioni speciali » (edizione 1909), in attesa che con apposita appendice sia modificato il testo del citato art. 6.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 374. (SERVIZIO VIII).

Concessione speciale XIV.

(Vedi Ordine di Servizio N. 187-1910)

Nell'elenco delle Società Ginnastiche ammesse a fruire della Concessione speciale XIV aggiungere, seguendo l'ordine alfabetico delle sedi, il Ricreatorio Educativo Municipale di Sestri Ponente e depennare i seguenti sodalizi:

Sedi	*Denominazioni*
Alba	Soc. Ginn. « Elvio Pertinace ».
Barletta	Sport Club « Aufidus ».
Genova	Soc. Ginn. l' « Ardita Spartana ».
Lovere	Soc. Ginn. « Unitas ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 375 (SERVIZIO VII).

Modificazioni ed aggiunte all' Elenco dei carri misti a G. V., edizione 1° ottobre 1910.

(Vedi Ordine di Servizio N. 316-1908).

In seguito all'attivazione del nuovo orario generale 1° ottobre 1911, sono state apportate all'elenco dei carri misti G. V. (Edizione I° ottobre 1910) le modificazioni ed aggiunte risultanti dal prospetto che verrà pubblicato a parte.

Dovranno pertanto essere praticate le opportune correzioni all'Elenco sopracitato.

Ordine di Servizio N. 376. (SERVIZIO VIII).

Servizio italo-ungherese via Fiume-Ancona/Venezia

(Vedi Ordine di Servizio N. 275-1911).

Le Ferrovie Ungheresi dello Stato partecipano che col 1° gennaio 1912 restano abrogati nella tariffa diretta pel servizio italo-ungherese, via Fiume-Ancona/Venezia, edizione 1° novembre 1901, i prezzi della tariffa N. 9 valevoli — per la percorrenza estera — pei trasporti di zucchero raffinato e greggio.

In conseguenza di quanto sopra, a pagina 20 della relativa tariffa, si dovrà cancellare l'indicazione della tariffa N. 9 di fronte alle posizioni 154 e 155 e l'intera posizione N. 156, nonchè, a piè di pagina, la nota n. 2 e quella contrassegnata da due asterischi.

A pagina 45 si dovranno cancellare tutti i prezzi esposti nella colonna della tariffa N. 9 e nella prima linea del primo alinea delle avvertenze, contenute a pagina 43 sarà da cancellarsi pure l'indicazione della tariffa N. 9 ivi esistente.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 377 (Servizio VIII).

Tariffa differenziale *A*.

(Vedi Ordini di Servizio N. 60 e 143 del 1908 e N. 17, 71, 93, 114, 270, 337 e 349 del 1911).

Nel prospetto delle deviazioni annesso all'Ordine di Servizio N. 60-1908, devono essere praticate le aggiunte seguenti:

DA A o viceversa	Via più breve	Deviazione	Km. di maggior percorso
Pavia-Padova	Codogno-Mantova -Monselice	Milano	20

N. B. — Analoga aggiunta dovrà praticarsi anche nell'elenco delle deviazioni facente parte dell'allegato N. 14 al Regolamento pei trasporti militari (edizione luglio 1911).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 378. (Servizio VIII).

Trasporti di materie pericolose e nocive.

(Vedi Circolare N. 78-1911)

In fine al gruppo 2° della categoria 5ª dell'allegato n. 9 alle Tariffe deve essere esposto il richiamo (1) alla seguente nota da riportarsi dopo il comma *e*) delle « Condizioni » della citata categoria:

« (1) Il *promèthee secco* ed il *rackarock secco* si accettano per « la spedizione alla condizione che, con il documento di trasporto,

« il mittente presenti la licenza di trasporto, rilasciata dalla com-
« petente autorità di Pubblica Sicurezza ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 379. (SERVIZIO VIII).

Servizio Italo-Belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 369-1911).

Si porta a conoscenza di tutte le stazioni ed uffici interessati che, a datare dal 1° dicembre 1911, la tassa di registrazione di centesimi 20 che viene applicata a tutte le spedizioni, tanto a grande che a piccola velocità, in partenza dal Belgio, è portata a centesimi 50.

Tale tassa accessoria, di cui non è fatto alcun cenno nella tariffa diretta italo-belga, dovrà essere rispettata e riscossa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 380. (SERVIZI VII, X e XI).

Visibilità minima dei segnali-petardi e loro uso.

(Vedi art. 66 e 68 del Regol. sui segnali, Ord. di Serv. 13-1906 e 75-1907).

A chiarimento dell'articolo 66, capov. 2°, del Regolamento sui segnali, si avverte che i petardi posti in sussidio ai semafori per diramazione ed ingresso nelle stazioni di cui all'art. 58 del Regolamento stesso, ed a sussidio dei semafori multipli, di cui all'ordine di servizio 75-1907, debbono esser tolti quando sia stata disposta a via libera una qualunque delle ali.

A modificazione poi dello stesso art. 66, capov. 3°, si avverte che: Per i segnali a mano fatti a distanza regolamentare, per

quelli fissi di protezione dei P. L. e delle fermate senza deviatoi, posti pure alla distanza regolamentare, e per i segnali d'avviso la distanza minima di visibilità agli effetti del sussidio con petardi vien portata a metri 100; conseguentemente quando i detti segnali non siano visibili alla distanza suindicata, e siano disposti a via impedita e non siano visibili alla distanza di 100 metri dal punto quali dovrà essere collocato a metri 100 dal segnale, anzichè a metri 25.

Per i segnali a mano fatti a distanza minore della regolamentare e per quelli fissi di protezione dei P. L. e delle fermate senza deviatoi, pure posti a distanza minore della regolamentare, i petardi dovranno impiegarsi quando i segnali siano disposti a via impedita e non siano visibili alla distanza di 100 metri dal punto in cui essi dovrebbero trovarsi secondo il regolamento (m. 400-600-800), ed il primo petardo dovrà collocarsi a 100 metri dal detto punto.

Quando i segnali di cui sopra, a distanza regolamentare o no, siano sussidiati con apparecchi meccanici di sparo od acustici e trattisi di impianti preesistenti alla pubblicazione del presente ordine di servizio, potrà eccezionalmente tollerarsi che la distanza minima di detti apparecchi dal segnale sussidiato, o dal punto in cui questo dovrebbe trovarsi secondo il regolamento, sia inferiore ai 100 metri, ma non ai 25 metri, fermo restando però il criterio che gli apparecchi stessi siano messi in funzione quando la visibilità del segnale ottico da essi sussidiato scenda al disotto dei 100 metri.

Il segnale a mano di arresto che si espone dalle stazioni per i treni aventi fermata (normale od altrimenti prescritta) non deve essere sussidiato con petardi. Quando però si debba arrestare un treno non avente fermata (normale o prescritta), e per le cattive condizioni di visibilità il dirigente non abbia modo di accertarsi che il treno siasi arrestato al segnale fisso di protezione; il segnale esposto davanti al fabbricato viaggiatori deve essere sussidiato con tre petardi, posti sul binario di stazione disposto pel ricevimento del treno, rispettivamente a metri 100, 125, 150 verso il treno; e ciò indipendentemente dal segnale avanzato di arresto (che non dovrà essere sussidiato con petardi) e che, a mente delle disposizioni vigenti, dovrà esporsi al deviatoio d'ingresso, e sulle linee

a doppio binario a 500 metri da quello esposto davanti al fabbricato viaggiatori.

Per i segnali di 1ª categoria preceduti da segnale di 3ª categoria o di avviso, il sussidio con petardi non occorre, bastando sussidiare in tal caso il corrispondente segnale di 3ª categoria o di avviso.

Rimangono invariate le prescrizioni di cui al comma 3º, punto 2º, dell'art. 66 del Regolamento sui segnali, limitamente ai segnali di 2ª e 3ª categoria ed a tutti gli altri segnali fissi non preceduti da uno di avviso o di terza, ancorchè si tratti dei segnali indicati in orario e da rispettarsi come segnali di 1ª categoria.

In condizioni normali di atmosfera la distanza minima di visibilità pei segnali di fermata assoluta deve essere possibilmente di 100 metri e per gli altri segnali deve essere quella corrispondente alla distanza prescritta per il primo petardo.

È annullata la disposizione complementare (ordine di Servizio 13-1906) al capov. 2º dell'art. 68 del Regolamento sui segnali.

Gli Uffici del mantenimento dovranno poi avvertire il personale interessato che fintantochè non siasi provveduto allo spostamento dei picchetti per la posa dei petardi, la posa dei medesimi, pur facendosi in corrispondenza ai picchetti stessi, è però necessaria quando la visibilità dei segnali di 1ª categoria — nel caso in cui non siano preceduti dal segnale avanzato, — di quelli d'avviso e di protezione dei P. L. e delle fermate senza deviatoi sia minore di metri 100.

Distribuito agli agenti delle classi 7, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 30, 31, 33, 46, *ai capi squadra cantonieri, cantonieri e guardiani.*

Ordine di Servizio N. 381. (Servizio VII).

Apertura della nuova stazione di CONDOFURI, in sostituzione della fermata di eguale nome.

(Vedi Ordine di Servizio N. 199-1911).

Dal giorno 1º dicembre 1911 verrà aperta all'esercizio la nuova stazione di Condofuri al km. 434 + 199,48 della linea Taranto-Reggio di Calabria, in sostituzione della fermata di ugual nome esistente al km. 433 + 174.

La nuova stazione è dotata dei seguenti impianti:

— Fabricato viaggiatori al km. 434 + 199.48 e a destra nel senso da Taranto a Reggio;

— binari di corsa: due compresi fra le progressive chilometri 433 + 873.48 e km. 434 + 403.48, corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi, e della lunghezza utile di m. 420;

— binario merci allacciato ai due lati della prima linea;

— piano caricatore con carico di fianco;

— rifornitore con due colonne all'estremità del marciapiedi intermedio;

— segnali di protezione: due dischi girevoli di seconda categoria, situati rispetto ai treni in arrivo, a sinistra quello verso Bova e a destra quello verso Melito di Porto Salvo, alla distanza di m. 1000 e m. 900 rispettivamente dal corrispondente deviatoio estremo;

— ufficio telegrafico incluso nel circuito 5348 con la chiamata C. D.

I deviatoi estremi sono muniti di fermascambio di sicurezza.

La stazione di Condofuri sarà ammessa senza alcuna limitazione a tutti i trasporti in servizio interno e cumulativo italiano, di viaggiatori, bagagli e cani, merci a grande velocità, a piccola velocità ordinaria ed a piccola velocità accelerata, compresi i veicoli ed il bestiame.

In relazione a quanto sopra nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) », nella « Prefazione Generale all'Orario generale di servizio (Edizione 1° maggio 1911) parte seconda » e nei Prontuari manoscritti in uso presso le gestioni viaggiatori, bagagli e merci si dovranno apportare le modificazioni di cui all'Allegato A al presente Ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 382. (SERVIZIO VII).

Servizio di corrispondenza con la Società per la ferrovia centrale e le tramvie del Canavese.

Apertura all'esercizio della Stazione di "Raccordo SCHIAPPARELLI"

Col 1° dicembre 1911, viene aperta all'esercizio la stazione di « Raccordo SCHIAPPARELLI » della linea Settimo-Rivarolo, esercitata dalla Società per la Ferrovia Centrale e le Tramvie del Canavese.

Da tale data il servizio di corrispondenza merci con detta linea viene esteso alla nuova stazione, limitatamente però ai trasporti a Piccola Velocità e a vagone completo dello « *Stabilimento chimico-farmaceutico Schiapparelli* », raccordato alla stazione stessa.

Nessuna distanza è da computarsi per il percorso su detta linea.

Opportune aggiunte dovranno essere introdotte sulle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi e di corrispondenza.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 383. (SERVIZIO VIII).

Servizio italo-austro-ungarico.

(Vedi Ordini di Servizio N. 3-1910 e 26-1911).

Col 1° gennaio 1912 venendo attivata una nuova tariffa diretta italo-austro-ungarica, in sostituzione dell'attuale (Edizione 1° agosto 1904), si porta a conoscenza che le concessioni a suo tempo accordate sui loro percorsi dalle Ferrovie austriache — *in via di rimborso* — sui prezzi *delle corna e delle unghie*, di cui gli Ordini di Servizio sopra citati, vengono *abrogate con la fine del dicembre 1911.*

Per quanto concerne la tassazione delle dette merci *sulla percorrenza italiana* nulla resta innovato, giacchè nella nuova tariffa si sono sanzionate le disposizioni stabilite coi predetti Ordini di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 384 (Servizio VII).

Sospensione della limitazione del servizio a piccola velocità ordinaria nelle stazioni di Torino P. Nuova e Torino P. Susa.

Il provvedimento di cui l'Ordine di Servizio N. 325-1911, riguardante la esclusione delle stazioni di Torino Porta Nuova e Torino Porta Susa dal ricevimento in arrivo dei trasporti a P. V. Ordinaria, a carro completo, delle merci ascritte alla Categoria XXI delle Tariffe (marmi, pietre ed altri materiali da costruzione), e di quelle ascritte alle classi 5ª e 6ª della Categoria XVIII (legnami greggi e lavorati), è sospeso dal 1° dicembre 1911 al 31 maggio 1912.

In conseguenza, durante il succitato periodo di tempo, dal 1° dicembre 1911 al 31 maggio 1912, i trasporti sopra indicati potranno nuovamente essere indirizzati anche alle stazioni di Torino P. Nuova e Torino P. Susa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 385. *(Esercizio ferrovie complementari sicule).*

Apertura all'esercizio del tronco Naro-Camastra della linea a scartamento ridotto Naro-Palma-Licata-Licata Porto.

Col giorno 4 dicembre 1911 si aprirà all'esercizio, e sarà provvisoriamente esercitato dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, il tronco di ferrovia Naro-Camastra della linea in costruzione Naro-Palma-Licata-Licata porto.

I. — Descrizione del nuovo tronco di ferrovia.

Il tronco Naro-Camastra si innesta nella stazione di Naro al tronco Naro-Canicatti a scartamento ridotto, già in esercizio, e termina alla stazione di Camastra.

È a scartamento ridotto della larghezza di m. 0,95.

La sua lunghezza è di km. 4 + 678,90 fra gli assi dei fabbricati viaggiatori di Naro e Camastra; la sua lunghezza totale, compresi cioè m. 140,23 oltre l'asse del fabbricato viaggiatori della stazione di Camastra, risulta di km. 4 + 819,13.

Non esistono altre stazioni o fermate fra le due estreme sopracitate.

La pendenza massima del tronco è del 25 per mille.

I piazzali delle stazioni predette sono in orizzontale.

Il raggio minimo delle curve è di m. 100.

Vi sono N. 20 opere d'arte, delle quali una sola importante, e cioè un cavalcavia al km. 4 + 817,23 a tre luci, delle quali la centrale di m. 6 e le laterali di m. 3 ciascuna; tutte le altre sono ad una sola luce variabile da m. 0,80 a m. 2,50.

Vi sono quattro case cantoniere, delle quali una doppia e tre semplici, più una garetta.

Esistono N. 10 passaggi a livello, tutti aperti e muniti di tabelle di avviso e di tabelle monitorie.

II. — Descrizione delle stazioni.

NARO. — Stazione con fabbricato viaggiatori al Km. 0 + 000 a sinistra, andando verso Camastra.

Questa stazione che fa anche parte del tronco in esercizio Naro-Canicatti, trovasi descritta nell'Ordine di Servizio Numero 50-1911; si aggiunge l'esistenza di un palo indicatore a destra dei treni in arrivo da Camastra, alla distanza di m. 200 dalla punta del deviatoio estremo.

CAMASTRA. — Stazione con fabbricato viaggiatori al Kilometro 4 + 678,90 a sinistra andando verso Palma:

binari di corsa: due, compresi fra le progressive Kilometri 4 + 480,56 e 4 + 775,78, corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi, della lunghezza utile di m. 235;

binari merci: uno, della lunghezza utile di m. 65 ed allacciato nei due sensi alla prima linea;

piano caricatore scoperto con carico di fianco e magazzino merci;

sagoma di carico;

piattaforma girevole di m. 4,50;

rifornitore provvisorio della capacità di mc. 25 con braccio di presa diretta;

palo indicatore situato a destra dei treni in arrivo da Naro ed alla distanza di m. 200 dalla punta del deviatoio d'ingresso nella stazione;

ufficio telefonico in comunicazione colle stazioni di Naro e di Canicatti e con le fermate di Molinazzo e di Bivio Margonia.

III. — Dipendenza.

All'esercizio del tronco provvede l'Ingegnere Capo di esercizio residente a Palermo, con le norme stabilite dall'Ordine Generale N. 6-1911 e dall'Ordine di Servizio N. 175-1911 in quanto non siano contrarie alle disposizioni contenute nel presente Ordine di Servizio.

Per il servizio Sanitario il tronco dipenderà dall'Ufficio Sanitario Compartimentale di Palermo.

Le stazioni del nuovo tronco saranno incluse nella seguente circoscrizione dei magazzini di approvvigionamento: *Magazzino di Palermo Centrale*: fornitura di materiali di ordinario consumo ed uso comune, materiali di esercizio ed oggetti di inventario, stampati, cancelleria, vestiario, ecc.; *Magazzino di Palermo Lolli*: riparazione degli oggetti d'inventario.

IV. — Esercizio.

L'esercizio del tronco viene fatto in base agli appositi regolamenti ed istruzioni per le linee complementari a scartamento ridotto di cui l'Ordine di Servizio N. 120-1910.

V. — Servizi cui sono abilitate le stazioni del nuovo tronco.

Le stazioni di Naro e di Camastra saranno abilitate al servizio di viaggiatori, bagagli, cani e merci a Grande Velocità e Piccola Velocità Ordinaria, limitatamente ai colli non eccedenti il peso di 100 kg. ciascuno e senza limite di peso per ogni singola spedizione.

VI. — Trasporti in servizio locale.

Per i trasporti delle persone e delle cose, compresi i bagagli, i cani ed i velocipedi, in servizio locale, cioè fra le stazioni del tronco a sezione ridotta, devono essere applicate le condizioni e le tariffe in vigore per il servizio interno della ex-Rete Sicula con la riduzione, per queste ultime, del 25 %, estensibile alle tasse minime per spedizione ma non al diritto fisso nè alle tasse accessorie.

Da tale riduzione restano esclusi i trasporti di persone fatti in base alle tariffe speciali interne e quelli di persone e di cose che si eseguiscono in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari, per i quali trasporti valgono, anche pel detto tronco di linea, le condizioni e tariffe vigenti sulla rete principale.

Rispetto alla tariffa dei biglietti di abbonamento ordinari, tale tronco e quello da Canicattì a Naro sono da considerarsi di 3ª categoria applicando, beninteso, ai relativi prezzi il ribasso del 25 %.

Siccome i carri in circolazione sul ripetuto tronco di linea sono tutti della portata di 12 tonnellate, così agli effetti dell'applicazione delle tasse, si dovrà ritenere che esistano in circolazione

anche carri da 8 e da 10 tonn. Quando siano richiesti, pertanto, carri della portata di 8 o 10 tonn., i trasporti si dovranno considerare come effettuati in carri di portata maggiore per esigenze di servizio, purchè il carico non superi i limiti di cui al comma *i*) dell'art. 107 delle Tariffe e Condizioni pei trasporti.

Non si accettano nei treni ordinari sul tronco a sezione ridotta le merci richiedenti l'uso di carri congiunti. I trasporti con carri congiunti si potranno soltanto ammettere in via eccezionale con treni speciali da effettuarsi con le norme che saranno all'uopo stabilite.

Provvisoriamente sono esclusi i trasporti a carro completo in servizio locale.

VII. — Trasporti da oltre e per oltre Canicatti.

a) *Viaggiatori.* — Le stazioni tutte della Rete dello Stato sono ammesse alla corrispondenza diretta con le stazioni del nuovo tronco pel trasporto dei viaggiatori mediante la distribuzione di un unico biglietto da partenza a destinazione col frazionamento del percorso, agli effetti del computo del prezzo, a Canicatti.

Esistendo nei treni da Canicatti a Camastra due soli classi, la 1ª e la 3ª, i prezzi ridotti (formati sulla base della tariffa ordinaria per treni omnibus vigente sulle ferrovie ex Sicule col ribasso del 25%) da riscuotersi con biglietti di corsa semplice, sono i seguenti, per il percorso:

	1ª classe	*3ª classe*
Canicatti-Camastra	L. 1,80	L. 0,80

Per i viaggiatori fruenti delle tariffe speciali interne ex Sicule, della tariffa militare e di quelle stabilite per le concessioni speciali di cui al relativo volume, devono riscuotersi, anche pel percorso sul detto tronco, i prezzi integrali (senza quindi la riduzione del 25%) delle tariffe apposite vigenti sulla rete principale, col frazionamento del percorso a Canicatti esponendo separatamente i prezzi riscossi sui biglietti distribuiti.

Sui biglietti rilasciati deve indicarsi separatamente la classe scelta dai viaggiatori (prima o terza) per il percorso fra Canicatti

e Camastra e quella (prima, seconda o terza) per il percorso da e fino a Canicatti sulla rete principale.

In conseguenza, per i trasporti, viaggiatori da oltre e per oltre Canicattì deve essere fatto uso esclusivamente dei biglietti a fascicolo Mod. I-203 pei viaggi a tariffa ordinaria e dei Mod. I-201 ed I-202 pei viaggi a tariffa ridotta in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari.

Le tasse relative ai biglietti d'abbonamento ordinari da oltre e per oltre Canicattì sono da computarsi per intero (e quindi senza il ribasso del 25% sul tronco Naro-Camastra) sul complessivo percorso cumulato in base alla tariffa vigente sulla rete principale. I biglietti d'abbonamento per l'intera rete dello Stato, valgono anche per il percorso sul tronco Naro-Camastra restando inteso che i biglietti di 2ª classe danno diritto al viaggio in 1ª classe sul tronco medesimo.

Per i biglietti d'abbonamento speciali delle serie XVIII e XIX, il tronco Naro-Camastra è da considerarsi come percorso di congiunzione, computando il ribasso del 25% sulle tasse relative.

I biglietti di 2ª classe di qualsiasi specie da oltre e per oltre Canicattì, che non portano la specifica indicazione della classe relativa al tronco Naro-Camastra, danno diritto al viaggio in 1ª classe sul tronco stesso.

b) *Bagagli, cani e velocipedi.* — Anche per le spedizioni di bagagli, cani e velocipedi è ammessa la registrazione diretta fra tutte le stazioni della rete dello Stato e le stazioni del nuovo tronco, con applicazione sul medesimo, di tasse ridotte formate sulla base della tariffa generale col ribasso del 25%.

I prezzi da riscuotersi per il percorso sul tronco Naro-Camastra, sono perciò da computarsi:

Per i bagagli, sulla base per tonnellata chilometro di L. 0,348;

per i cani, sulla base per chilometro e per capo di L. 0,0174;

per i velocipedi, sulla base di L. 0,01044 per km. e per macchina.

Le tasse minime per spedizione sono però da applicarsi una sola volta per intero (e quindi senza il ribasso del 25% previsto pel servizio interno del tronco Naro-Camastra) sulla percorrenza complessiva dalla stazione di partenza a quella di destinazione.

c) *Merci, valori, veicoli ecc.* — I trasporti in partenza dalla stazione di Camastra e diretti a stazioni poste oltre Canicattì su linee della Rete principale, o viceversa, saranno carteggiate direttamente quantunque se ne faccia il trasbordo a Canicattì.

Al trasbordo stesso provvederà l'Amministrazione ferroviaria.

Per i trasporti ordinari fra le nuove stazioni e quelle della ex Rete Sicula saranno riscossi, per il percorso della linea a scartamento ridotto, i prezzi delle tariffe interne vigenti sulla detta Rete ridotti del 25% e per quelli da e per il continente saranno riscossi, pure per il menzionato percorso, i prezzi delle tariffe valevoli fra la Sicilia ed il Continente, ridotti parimenti del 25%.

Tale riduzione non si estende al diritto fisso, nè alle tasse accessorie.

Pei trasporti che si eseguiscono in base al regolamento pei trasporti militari ed alle concessioni speciali, saranno da riscuotersi, in ogni caso, i prezzi vgenti sulla Rete principale, senza la riduzione del 25%.

Le spedizioni a carro completo dirette alle stazioni del nuovo tronco si tasseranno, per il percorso del tronco stesso, come se proseguissero a destinazione nei carri d'origine, indipendentemente dalla portata e dalla quantità dei carri adoperati per il trasbordo nella stazione di Canicattì.

La tassazione di queste spedizioni, siano in assegnato od in affrancato, deve essere fatta per l'intero percorso da partenza a destinazione, computando però le tasse per le distanze separate del tronco a sezione ridotta e della Rete principale.

Le spedizioni a Grande Velocità di pacchi ferroviali e quelle di pacchi derrate alimentari a resa accelerata in destinazione di Roma Termini, devono invece essere tassate con i prezzi integrali delle rispettive tariffe, cumulando le distanze del tronco anzidetto con quelle della Rete principale.

Le spedizioni di giornali devono essere tassate applicando una sola volta i prezzi integrali della tariffa speciale N. 9 G. V. per tutto il percorso dalla stazione di partenza a quella di destinazione. Bene inteso anche la tassa minima deve essere riscossa una sola volta per l'intero percorso.

Per tutti i trasporti soggetti a diritto fisso questo sarà riscosso una sola volta, nella misura stabilita dalle singole tariffe, attri-

buendone una metà alla stazione di partenza e l'altra a quella di arrivo.

Le tasse minime per spedizione si riscuotono una sola volta per intiero, considerando a questo effetto la linea a scartamento ridotto come facente parte della Rete principale.

Gli speditori devono presentare le note di spedizione o le lettere di porto in un solo esemplare.

Per il numerario, carte-valori ed oggetti preziosi deve essere presentato un esemplare in più dei documenti di trasporto in conformità alle norme in vigore.

Non si accettano, per il trasporto diretto con trasbordo a Canicattì, a cura dell'Amministrazione ferroviaria, le merci seguenti, le quali dovranno perciò essere dirette a Canicattì e quivi svincolate e rispedite a cura delle parti:

a) le merci spedite alla rinfusa e le merci fragili sciolte;

b) le materie esplosive di cui alle categorie 11ª, 12ª, 13ª, 14ª dell'allegato 9 alle Tariffe:

c) provvisoriamente e fino a che non sarà impiantata una gru sul piano caricatore di trasbordo nella stazione di Canicattì, non si accettano nemmeno i colli che per il loro peso e volume non possono maneggiarsi a braccia d'uomo senza pericolo.

Provvisoriamente sono esclusi anche i trasporti a carro completo in servizio diretto.

Anche i trasporti in servizio diretto richiedenti l'uso di carri congiunti, non saranno ammessi che in via eccezionale sulla linea a scartamento ridotto e con treni speciali.

VIII. — Distanze chilometriche - Pubblicazioni - Prontuari dei prezzi fatti - Biglietti - Documenti di trasporto - Tasse di bollo.

Nell'allegato *A* al presente Ordine di Servizio sono riportate le aggiunte che devono essere introdotte nella « Prefazione Generale all'orario generale di servizio - Parte seconda - (1° ottobre 1911) » e nei prontuari delle distanze in uso nelle gestioni e nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) ».

Le stazioni del nuovo tronco saranno fornite dall'Ufficio contabilità riassuntiva di Firenze, dei prontuari delle distanze della stazione di Canicattì. Il predetto Ufficio provvederà inoltre alle prime forniture delle pubblicazioni, degli stampati, ecc., occorrenti. I biglietti saranno forniti dal Controllo prodotti di Firenze.

I documenti di trasporto da presentarsi per i trasporti in servizio locale del tronco da e per oltre Canicattì sono quelli in uso sulla Rete principale.

La tassa di Bollo si applica una sola volta anche per i trasporti da oltre e per oltre Canicattì.

IX. — Contabilità delle stazioni, versamenti.

Valgono le norme in uso sulla Rete principale di cui alle apposite istruzioni emanate con l'Ordine di Servizio n. 160-1909 avvertendo che per i trasporti da e per oltre Canicattì non occorre che sia fatta alcuna operazione contabile nella stazione di allacciamento di Canicattì.

La stazione di allacciamento di Canicattì dovrà per altro tenere registrazione separata delle gestioni che si riferiscono al servizio della linea ridotta, e spedirà la relativa contabilità nelle epoche stabilite all'Ufficio di esercizio in Palermo.

Le stazioni di Naro e Camastra dovranno compilare per i trasporti effettuati oltre la stazione di Canicattì separati riassunti delle spedizioni a G. V. e a P. V., e così pure separati riassunti arrivi per le provenienze da oltre la preaccennata stazione di allacciamento.

Le predette stazioni di Camastra e di Naro effettueranno il versamento alla Cassa compartimentale di Palermo ogni due giorni e verranno inscritte nell'elenco annesso all'Ordine di Servizio numero 275-1908 coll'indicazione della periodicità di cui alle lettere *B* e *C*, rispettivamente. Le stazioni stesse provvederanno coi propri fondi al pagamento del personale, mentre il pagamento del personale di linea del Mantenimento sarà affidato ad un agente della Cassa di Palermo.

X. — ORARI E COMPOSIZIONE DEI TRENI.

Sul tronco Naro-Camastra verranno attivate tre coppie giornaliere di treni, che formeranno il proseguimento dei treni del tronco Naro-Canicattì, in modo da avere alla stazione di Canicattì le opportune coincidenze coi treni della Rete principale.

I treni saranno composti di carrozze aventi posti di 1ª e 3ª classe soltanto.

I veicoli viaggiatori sono muniti di freno completo a vuoto automatico, e sono illuminati ad acetilene, i carri da merci hanno l'apparecchio del freno a vuoto.

Per le scritturazioni dei documenti relativi ai dati statistici valgono, fino a contrario avviso, le stesse norme in uso per le altre linee a scartamento ordinario, coll'avvertenza che tutti i documenti saranno inviati all'Ufficio di esercizio in Palermo.

XI. — CARTE DI LIBERA CIRCOLAZIONE.

Per lo scorcio del corrente anno e per il prossimo anno 1912, tutte le carte di libera circolazione che comprendono il tronco Naro-Canicattì dovranno essere tenute valide anche per il tratto Naro-Camastra.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 386. *(Esercizio ferrovie complementari sicule).*

Trasformazione della Stazione di MOLINAZZO in fermata ed estensione di servizio nella fermata di MOLINAZZO e nella Stazione di NARO.

Dal giorno della pubblicazione del presente ordine di servizio, a parziale modificazione dell'ordine di servizio n. 50-1911, la stazione di Molinazzo della linea Naro-Canicattì viene classificata quale *fermata*.

A partire poi dal giorno 4 dicembre 1911 la detta fermata di Molinazzo, già ammessa al servizio di viaggiatori, bagagli, cani e merci a G. V. ed a P. V. ordinaria, limitatamente ai colli non eccedenti i kg. 50 ciascuno senza limite di peso per ogni singola spedizione, e la stazione di Naro già ammessa al servizio di viaggiatori, bagagli e cani con limitazione pei bagagli alle spedizioni costituite di colli non eccedenti i kg. 50 ciascuno, vengono entrambe ammesse anche al servizio bagagli e merci a G. V. e P. V. ordinaria, limitatamente ai colli di peso non superiore a kg. 100 ciascuno, e senza limite di peso per ogni singola spedizione.

Di conseguenza (a parziale modificazione di quanto risulta dall'allegato *A* all'Ordine di Servizio N. 50-1911) nella « Prefazione generale di Servizio 1° ottobre 1911 (parte seconda) » si dovrà a pag. 9 cancellare le lettere *L B* esposte di contro al nome di Naro e sostituirle con *LO-a;* a pag. 57 del volume « Prontuario generale « delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete di Stato « (edizione 1° luglio 1908) » di fronte al nome di Molinazzo si dovrà, nelle colonne 7, 8 e 10, sostituire, rispettivamente a *B* (1), *G* (1) *e O* (1) le indicazioni *B*, *G* (2) e *O* (2); ed a pag. 62 dello stesso Prontuario di fronte al nome di Naro si dovrà, nelle colonne 7, 8 e 10, aggiungere rispettivamente le indicazioni *B*, *G* (2) e *O* (2).

Inoltre, per quanto riguarda la stazione di Naro, opportune aggiunte dovranno pure essere praticate nei fascicoli « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio ecc. in servizio diretto ferroviario-marittimo (Edizione 1° luglio 1910) e nell'« Elenco delle stazioni ecc. ecc., che partecipano alle Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (1° ottobre 1910) ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 99. (SERVIZIO I).

Stati di famiglia per gli agenti in attività di servizio e a riposo e per le vedove e gli orfani di agenti.

Per il 1 gennaio 1912 dovrà provvedersi alla rinnovazione generale degli stati di famiglia, osservando le seguenti disposizioni:

1) ***Stati di famiglia mod. A-14 per gli agenti in attività di servizio e mod. A-14 bis per le scrivane.***

I detti stati di famiglia saranno valevoli per le registrazioni di *un decennio*, scaduto il quale dovranno — a sensi delle disposizioni di cui al comma *g*), punto 6) dell'ordine di servizio numero 341-1911 — essere conservati in atti ancora per un anno. Si raccomanda quindi di porre la massima cura nella tenuta dei suindicati moduli, in modo che essi possano effettivamente durare per l'accennato periodo di tempo.

Giusta il disposto del paragrafo 49 delle norme d'applicazione del regolamento per la concessione dei biglietti, *non dovranno indicarsi sullo stato di famiglia le generalità delle persone di servizio, ma farle figurare unicamente con l'indicazione generica di* « domestici »; tali generalità risulteranno invece dall' apposito mod. A-28 (vegg. più oltre).

Sui mod. A-14 e A-14 bis non si registreranno più le concessioni di biglietti per viaggi su linee di altre Amministrazioni, essendo sufficiente, per gli eventuali riscontri, che le relative richieste siano accuratamente conservate.

Alla fine di ciascun anno, le richieste di biglietti, buoni bagaglio e lettere di porto per le linee dello Stato dovranno essere riunite in apposita busta, e — a norma del sopracitato ordine di servizio — essere conservate nello stato di famiglia *ancora per un anno.*

Gli stati di famiglia di *vecchio modello,* trovantisi di scorta presso i magazzini stampa e presso gli uffici, potranno essere usati, fino ad esaurimento, per gli *agenti avventizi in servizio continua-*

tivo che hanno titolo alla concessione di biglietti in base all'articolo 14, lettera *c*) del relativo regolamento.

2) ***Mod. A-15, per l'inscrizione sullo stato di famiglia di congiunti conviventi e a carico dell'agente.***

Anche questo modulo è stato lievemente modificato.

Al riguardo si raccomanda agli uffici di non omettere mai le indicazioni richieste a tergo del modulo suddetto.

Il modulo A-15 dovrà essere conservato nello stato di famiglia per tutto l'anno successivo a quello nel quale non ha più luogo l'inscrizione del congiunto cui il modulo si riferisce.

Resta fermo, beninteso, che la rinnovazione dei documenti per la conferma delle inscrizioni, già ammesse dalla Direzione generale, (Servizio centrale I) senza limitazione di tempo, dovrà essere fatta ogni biennio.

3) ***Fogli d'inscrizione dei domestici (mod. A-28).***

In relazione alla lettera *a*) del suindicato paragrafo 49 delle norme, si è istituito, per l'inscrizione dei domestici, il mod. A-28, il quale dovrà essere rinnovato ogni qual volta si cambia la persona di servizio.

I mod. A-28 dovranno essere conservati nei relativi stati di famiglia anche per tutto l'anno successivo a quello in cui i domestici, ai quali sono stati intestati, cessano dal prestare servizio presso l'agente.

La presentazione del mod. A-28 non esime, beninteso, gli agenti dal produrre i documenti di cui alle lettere *b*) e *c*) del parag. 49 delle norme sopracitate.

4) ***Stati di famiglia per gli agenti a riposo, vedove e orfani di agenti (mod. A-14 ter).***

I singoli uffici che provvedono alle concessioni dovranno compilare gli stati di famiglia per gli agenti a riposo, vedove e orfani di agenti, usando gli appositi mod. A-14 ter di nuova istituzione.

Ad evitare superfluo lavoro, si avverte che nella prima pagina sarà sufficiente indicare quei soli dati *atti a stabilire il diritto alla concessione*. Così, ad esempio, se si tratta di un agente a riposo

che *gode di pensione*, si potranno omettere, se non si conoscono, le indicazioni:

a) dell'Amm. dalla quale fu assunto;

b) della data della nomina nel personale di ruolo;

c) dell'ufficio dal quale dipendeva all'atto dell'esonero;

d) della data dell'esonero;

e) della motivazione;

e ciò perchè gli agenti esonerati per anzianità, per inabilità fisica, o per misura amministrativa, *provvisti di assegno vitalizio*, hanno titolo — a sensi della circolare a stampa n. 68-1911 — alle concessioni di viaggio.

Cosicchè, gli uffici dovranno accertare innanzi tutto — seguendo le istruzioni di cui alla circolare del Servizio centrale II n. 2/50349 del 16 settembre 1911 — se gli agenti a riposo, le vedove o gli orfani ai quali sono da intestarsi i mod. A-14 *ter*, fruiscono di pensione.

In caso negativo, provvederanno a indicare gli altri dati necessari per stabilire il diritto alla concessione, in relazione a quanto prescrive la sopracitata circolare a stampa n. 68, a riguardo di coloro che non fruiscono di pensione. Se tali dati non risultano dagli atti dell'ufficio, potranno essere chiesti alla Direzione generale. (*Servizio centrale IV*).

Per l'accertamento della data della morte dopo la cessazione dal servizio, dello stato civile e della data del matrimonio dell'agente dovranno richiedersi, ove occorra, i relativi certificati municipali.

Si avverte altresì che sulla prima pagina dello stato di famiglia devono sempre figurare, negli appositi spazi, il cognome, nome e qualifica che aveva l'agente, *anche se esso sia morto*.

I mod. *A*-14 *ter* saranno valevoli per un decennio e dovranno essere conservati anche per tutto l'anno successivo a quello in cui sono messi fuori uso.

Beninteso, l'istituzione del mod. *A*-14 *ter* non esime gli agenti a riposo, le vedove e gli orfani di agenti dal produrre i documenti di cui al parag. 61 delle norme, avvertendo che i medesimi devono

essere sempre in carta bollata, salvo che si tratti di persone che non godono di pensione, e purchè dai documenti stessi risulti che essi vennero rilasciati in carta libera per il comprovato stato di indigenza dei richiedenti.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 385-1911.*

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio 1° ottobre 1911 (Parte seconda) » si dovrà aggiungere:

A pag. 3, il numero d'ordine 233 e l'indicazione della linea Naro-Camastra col richiamo (*);

A pag. 6, inserire nella sede opportuna:

Camastra	LO-a P	233

Nel volume: « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) » si dovrà:

A pag. 8 aggiungere alle linee dipendenti dalla Direzione Compartimentale di Palermo: Naro-Camastra (a scartamento ridotto);

A pag. 22 fra Calvisano e Camatta inserire:

Camastra ****	Naro - Palma - Licata-Licata porto	Palermo	Girgenti	124	V

B	(2) G	—	(2) O	—	—	—	—	—	F	—	—	—	—	S

riportando in calce la seguente nota:

**** Situato su linee a scartamento ridotto esercitate con norme speciali.

Nell'indice grafico delle tabelle polimetriche deve essere tracciato il nuovo tronco Naro-Camastra, dipendente dal Compartimento di Palermo, con la indicazione del numero 171.

A pag. 171 inserire la tabella polimetrica 124 riportata nell'allegato B.

A pag. 238 prima di Cammarata inserire:

Camastra	31-18	255 20 (*)	262 20 (*)

riportando in calce la seguente nota:

(*) Da tassarsi separatamente, cogli appositi prezzi e norme.

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni viaggiatori e bagagli e merci dovranno essere aggiunti i nomi delle nuove stazioni e le indicazioni dell'instradamento e della distanza che nei prontuari medesimi resultano esposti per Canicattì nonchè le distanze relative al percorso sulla linea a scartamento ridotto.

Inoltre dovranno pure essere praticate opportune aggiunte nei fascicoli « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio ed ai transiti marittimi ecc. ecc. in servizio diretto ferroviario-marittimo (Edizione 1° luglio 1910 e 1° marzo 1911) » e nell'Elenco delle stazioni ecc. che partecipano alle Tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario marittimo (1° ottobre 1910).

Naro-Palma-Licata-Licata porto

(Linea a scartamento ridotto)

Naro					
5	Camastra				

Nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) si dovrà:

— a pagina 34 sostituire le attuali indicazioni relative a Condofuri, introdotte con l'Ordine di Servizio N. 199-1911, con le seguenti:

Condofuri	Taranto-Reggio Calabria.	Reggio Calabria	Reggio Calabria	111A-111B	V	B	G

A	O	V	B	S	—	—	F	—	—	—	—	—

— a pagina 165 e 166 nelle tabelle 111-*A* e 111-*B* sostituire le attuali distanze esposte per Condofuri con quelle risultanti dal prospetto « allegato *B* » al presente Ordine di servizio.

— a pagina 225 sostituire le attuali indicazioni relative a Condofuri, introdotte con l'Ordine di servizio n. 199-1911, con le seguenti:

Condofuri . .	108	54	—
	—	—	41

Nella « Prefazione generale all'Orario generale di servizio 1° ottobre 1911 (Parte seconda) », si dovrà:

— a pagina 7, di contro al nome di Condofuri, introdottovi con l'Ordine di servizio n. 199-1911, sopprimere l'indicazione *LO-a*.

Inoltre nei Prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni viaggiatori, bagagli e merci, le stazioni modificheranno la distanza e, ove occorra, anche il relativo istradamento ivi segnati, regolandosi nei modi seguenti:

Le stazioni situate sulla linea Taranto-Reggio di Calabria rileveranno la distanza dalle tabelle N. III *A* e III *B* già modificate come sopra è detto.

Le stazioni della Sicilia diminuiranno di km. 2 la distanza attualmente segnata nei loro prontuari per la detta stazione di Condofuri.

Le altre stazioni della Rete formeranno la nuova distanza per Condofuri aggiungendo km. 9 a quella esposta per Melito di Porto Salvo e km. 23 a quella esposta per Brancaleone, scegliendo poi la distanza che dal confronto risulterà più breve.

L'istradamento sarà quello della stazione che verrà presa per base nella formazione della nuova distanza.

Infine opportune modificazioni dovranno essere fatte nei due fascicoli « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ecc. in servizio diretto ferroviario-marittimo (Edizione 1° marzo 1911 per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli) ed (Edizione 1° agosto 1910 per la tassazione dei trasporti merci) ».

Distanze chilometriche dalla stazione di CONDOFURI a quelle sotto indicate

STAZIONI	Km.	STAZIONI	Km.
Taranto	435	Sellia	156
Chiatona	418	Simmeri e Crichi	151
Ginosa	401	Catanzaro Marina	140
Metaponto	391	Squillace	134
S. Basilio Pisticci	383	Montauro	127
Montalbano Ionico	375	Soverato	122
Policoro	370	S. Sostene	118
Nova Siri	360	S. Andrea dell'Jonio	114
Rocca Imperiale	356	Badolato	109
Monte Giordano	349	S. Caterina dell'Jonio	104
Roseto Capo Spulico	341	Guardavalle	99
Amendolara	337	Monasterace Stilo	94
Trebisacce	327	Riace	87
Villapiana	323	Caulonia	80
Torre Cerchiara	317	Roccella Jonica	74
Sibari	312	Gioiosa Jonica	67
Corigliano Calabro	298	Siderno Marina	63
Rossano	286	Gerace	57
Mirto Crosia	274	S. Ilario del Jonio	52
S. Giacomo Calopezzati	270	Ardore	49
Pietrapaola	264	Bovalino	45
Campana	261	Bianconovo	38
Cariati	255	Brancaleone	23
Crucoli	245	Capo Spartivento	17
Cirò	232	Palizzi	11
Torre Melissa	224	Bova	5
Strongoli	216	Melito di Porto Salvo	9
Cotrone	200	Saline di Reggio	16
Pudano	193	Lazzaro	22
Cutro	183	Pellaro	29
Isola Capo Rizzuto	174	S. Gregorio	33
Roccabernarda	168	Reggio Calabria Centrale	39
Botricello	165	Reggio Calabria Succurs.	41
Cropani	161	Reggio Calabria Porto	41

Ordine di Servizio N. II.[v] (SERVIZI VII e X).

Restituzione carri noleggiati.

Nel gennaio 1912 dovranno restituirsi alle Ditte proprietarie tutti i carri noleggiati attualmente in circolazione sulla nostra Rete, ad eccezione dei 63 carri appartenenti alla Ferrovia della Valsugana e di cui l'ordine di servizio n. 274-1911.

Detti carri, ammontanti complessivamente a 2156, sono riportati nell'elenco allegato al presente ordine di servizio.

A facilitarne la restituzione — che verrà ordinata con altra pubblicazione -- si prescrive quanto segue:

a) Nessuna stazione utilizzerà detti carri per spedizioni destinate all'estero. Le stazioni si asterranno pertanto di chiedere al personale della Trazione il *nulla osta* per l'inoltro all'estero di tali carri ed i verificatori, se ciò avvenisse, dovranno rifiutarsi in modo assoluto di concederlo.

b) Le stazioni dei compartimenti di Palermo, Reggio Calabria, Napoli, Ancona e Roma li utilizzeranno *esclusivamente* per stazioni situate al nord, in modo che i carri stessi possano con uno o più viaggi a carico passare sulla Delegazione veicoli di Milano.

c) Le stazioni poste nella circoscrizione della Delegazione di Milano si asterranno *in modo assoluto* dall'utilizzare detti carri per stazioni poste fuori della Delegazione stessa.

d) A complemento delle disposizioni impartite nello scorso anno per la verifica speciale dei detti carri e loro eventuale riparazione — contrassegnando quelli verificati con una riga in biacca dell'altezza di 3 centimetri applicata sotto il numero di servizio — si dispone perchè quelli che si trovano in circolazione e che ancora non portassero detto contrassegno, vengano dalle stazioni concentrati con mod. G-130 nella più vicina delle stazioni di *Alessandria, Pavia, Novara, Firenze C. M.* e *Mestre* e messi a disposizione del

locale personale di verifica il quale dovrà tosto visitarli e disporre perchè, occorrendo, siano riparati sul luogo od inviati nell'officina della circoscrizione, per essere poi restituiti, dopo riparati, al Movimento muniti del contrassegno suddetto. Non occorrendo alcuna riparazione detti carri verranno subito restituiti al Movimento previa l'applicazione del contrassegno stesso.

e) Le stazioni che hanno in deposito carri riparandi dovranno subito verificare se fra questi sonvi carri noleggiati, ed in caso affermativo li estrarranno e li avvieranno subito all'officina od alla Squadra di rialzo della circoscrizione; le officine e le squadre dovranno accettarli e provvedere prontamente alle riparazioni occorrenti restituendoli al Movimento muniti del contrassegno suaccennato qualora non lo avessero.

f) Tanto per cura delle officine private, quanto per cura delle squadre di rialzo si dovrà provvedere per dare la precedenza alla riparazione dei carri noleggiati che si trovassero in riparazione od in attesa di riparazione o giacenti nei parchi annessi.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Allegato A all'Ordine di Servizio N. 11 - 1911.

Elenco generale dei carri noleggiati dalle Ferrovie dello Stato.

Quantità dei carri				SIGLA	SERIE	NUMERAZIONE	Ditta proprietaria
Coperti	Scoperti	Con freno	Senza freno				
100		25	75	R M	HBd	0601; 0603 a 0613; 0615 a 0617; 0619 a 0620; 0622 a 0633; 0635 a 0637; 0639 a 0640; 0642 a 0646; 0648 a 0651; 0679 a 0681; 0683 a 0686; 0688 a 0690; 0692 a 0696; 0698 a 0702; 0704; 0706 a 0709; 0711 a 0717; 0718 a 0728; 0732 a 0736; 0739 a 0740; 0742; 0744 a 0747; 0749 a 0750.	Società «L'Ausiliare» di Milano
203		29	174	R M	H	0751 a 829; 831 a 0925; 0926 a 0954.	Id.
	297	72	225	R M	L	02501 a 02685; 02686 a 02737; 03001 a 03020; 03021 a 03060.	Id.
298		79	219	R A	R	7000 a 7039; 7041 a 7079; 7100 a 7119; 7121 a 7199; 7300 a 7399; 7500 a 7519.	Id.
100		25	75	F S	N H	10600 a 10624; 11100 a 11174.	Id.
	702	177	525	F S	N L	14000 a 14099; 14100 a 14199; 14200 a 14258; 14260 a 14277: 14300 a 14399; 14500 a 14599; 14700 a 14799; 14900 a 14999; 15100 a 15124.	Id.
200		50	150	R M	H	01701 a 01710; 01711 a 01714; 01715; 01746 a 01770; 01772 a 01781; 01851 a 01859; 01860 a 01900; 01901 a 01937; 01938 a 02000.	Compagnie Auxiliaire di Bruxelles
136		30	106	R A	R	3700 a 3702; 3704 a 3737; 5800 a 5829; 5900 a 5916; 5918 a 5969.	Erste Eisenbahnwagen Leihgesellschaft di Vienna
	120	29	91	F S	N L	25000 a 25028; 25100 a 25190.	
1037	1119	516	1640				
2156		2156					

N. B. — I gruppi di carri sottolineati sono muniti di freno a mano.

SENTENZE

Trasporti marittimi - Avaria - Diritto di ritenzione - Controstallìe.

Il capitano della nave non ha diritto a ritenere le cose caricate se il ricevitore si rifiuta di accettare un regolamento amichevole d'avaria comune ovvero di prestare cauzione.

Se, pertanto, ha ritardato lo scarico in seguito al rifiuto del ricevitore, non può pretendere da costui il pagamento di indennizzi a titolo di controstallie.

TRIB. CIV. ROMA. — Timpanelli Giuseppe Pres. Est., ud. 12 gennaio 1911 - Società Leach and Company Limited c. Ministero dei Lavori Pubblici (Ferrovie dello Stato - Provvedimento pel terremoto).

La Società Leack and Company Limited con sede in Londra armatrice del piroscafo *Sea Belle* con atto 1° aprile 1910 dichiarava all'amministrazione dei Lavori pubblici, e per essa al ministro on. Ettore Sacchi, che il piroscafo *Sea Belle*, partito nel 1909 da Galata (Danubio) carico di legname, destinato al R. Genio Civile di Reggio Calabria, ebbe ad incontrare lungo la traversata, dei danni, da liquidarsi in avaria comune;

Che giunto il piroscafo al porto di Reggio il 25 settembre 1909, il capitano prima di consegnare il legname al Genio civile richiese dal direttore la firma del compromesso di avaria o quanto meno un'adeguata garanzia per la proporzionale quota della avaria stessa;

Che però il Genio civile non ostante tutte le insistenze amichevoli e legali decisamente si rifiutava dichiarando anche di non essere più il possessore della polizza;

Che il capitano dovette quindi far nominare dal Tribunale un ricevitore giudiziale cui consegnare il legname, ricevitore che poscia ne faceva consegna al Genio Civile che gli si presentò quale possessore della polizza;

Che per il fatto del Giud. Civile la scaricazione la quale avrebbe potuto cominciare fin dal 27 settembre, non ebbe principio se non il 10 ottobre successivo, periodo durante il quale si ebbero ben 14 giorni di controstallie, imputabili al destinatario della merce.

Con lo stesso atto quindi la Società istante conveniva in giudizio avanti questo Tribunale l'Amministrazione dei Lavori Pubblici, e ne chiedeva la condanna al pagamento della somma in lire 8855, per le dette controstallie, alla ragione di 25 lire italiane per ciascun giorno, e la condanna ancora agli interessi dal 15 ottobre 1909, ed alle spese ed onorari di lite, il tutto con sentenza provvisoriamente eseguibile nonostante appello.

Trattandosi di trasporto di legname per le disastrose conseguenze del terremoto del 1908, per l'Amministrazione dei Lavori pubblici, ai sensi della relativa legge speciale,,si costituiva l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato; e contestatasi la lite, dopo diversi rinvii, all'udienza del 14 dicembre ultimo, la causa si spediva prendendosi dalle parti le rispettive conclusioni, sopra trascritte.

Ciò premesso in fatto, il Tribunale osserva che la domanda in esame non ha alcun fondamento giuridico e deve senz'altro andare respinta.

Invero le controstallie, le quali rappresentano tutto il tempo che la nave resta ancora impedita col carico, dopo trascorso il termine delle stallie, costituiscono veri e propri danni il cui risarcimento non può essere domandato se non a coloro che vi hanno dato causa.

Ora nella specie, bene indagando sulla causa delle controstallie per cui si contende, si fa subito palese che la nave *Sea Belle* rimase nel Porto di Reggio Calabria oltre il termine delle stallie, unicamente per la negligenza dello stesso capitano.

Il Genio Civile, mancando l'intervento della cointeressata Compagnia assicuratrice, non poteva accettare l'amichevole liquidazione dell'avaria comune, e quindi il capitano doveva senz'altro

procedere alla liquidazione in via giudiziaria, senza starsene inoperoso.

Nè vale dedurre che per patto espresso, contenuto nella polizza di carico, l'avaria comune doveva andare accertata e liquidata secondo i regolamenti di Jork-Anversa del 1890, e che in forza di tali regolamenti il capitano aveva privilegio sulla merce per l'obbligazione del Genio Civile, e quindi diritto di ritenzione fino alla liquidazione dell'avaria stessa.

Tutto ciò non toglie che, avvenuto il rifiuto del Genio Civile per un regolamento amichevole, il capitano doveva subito dar principio alla procedura tracciata dal Codice di commercio italiano per la liquidazione giudiziale dell'avaria e non doveva invece dar luogo alle controstallie. Ma ciò non è tutto, e vi hanno ancora altre ragioni per doversi ritenere che le controstallie, per cui è contesa, sono dovute esclusivamente a colpa del capitano. Infatti la stessa Società attrice afferma che il Genio Civile ebbe a dichiarare di non essere più il possessore della polizza; e se è così e non altrimenti, il capitano doveva senz'altro ricorrere alla disposizione dello art. 413 Codice di commercio la quale statuisce che *se il destinatario non si trova, o sorge controversia intorno al ricevimento delle cose trasportate, il presidente del Tribunale o il pretore, può ordinare il deposito o il sequestro delle cose stesse.*

Il capitano qualche cosa di simile fece, provocando la nomina del consegnatario, ma non vi si determinò se non il 10 ottobre, cagionando perciò egli stesso, con la propria negligenza, le controstallie delle quali oggi la Società attrice vorrebbe essere risarcita.

Senza più quindi, deve respingersi la dimanda in esame, con la condanna della Società attrice alle spese ed onorari di lite, che seguono la soccombenza.

P. q. m. rigetta ecc.

ANNO IV - N. 49

7 DICEMBRE 1911

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, dicembre 1911 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

R. R. Decreti *del 2 settembre e 6 ottobre 1911, per la nomina dei componenti la Commissione consultiva per la riforma e l'ordinamento delle Ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'art. 1 della legge 13 aprile 1911, n. 310, il quale stabilisce che con decreti Reali, udita una commissione consultiva, nella quale saranno compresi anche rappresentanti del commercio, dell'industria, dell'agricoltura e del lavoro, sarà provveduto, entro il giugno 1912, a riformare l'ordinamento delle ferrovie dello Stato, a scopo di semplificazione e di decentramento, con facoltà di modificare le disposizioni delle leggi vigenti, escluse quelle relative ai bilanci ed alla commissione parlamentare di vigilanza;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per i lavori pubblici;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La commissione consultiva, di cui all'art. 1 sovracitato, è composta di:

1. S. E. il cav. Gaspare Finali, senatore del Regno, presidente.

---

(1) Pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale* n. 280 del 1 dicembre 1911.

2. Abignente Giovanni, deputato al Parlamento.
3. Alessio Giulio, id.
4. Balenzano Nicola, senatore del Regno.
5. Bertolini Pietro, deputato al Parlamento.
6. Bocca Ferdinando, membro del Consiglio della industria e del commercio.
7. Carmine Pietro, deputato al Parlamento.
8. Dell'Acqua Carlo, id.
9. Esterle Carlo, presidente dell'Associazione delle Anonime italiane.
10. Ferraris Carlo, deputato al Parlamento.
11. Giusso Girolamo, id.
12. S. E. Lacava Pietro, ministro di Stato, deputato al Parlamento.
13. Mariotti Giovanni, senatore del Regno.
14. Miraglia Nicola, vice presidente del Consiglio generale del traffico e membro del Consiglio superiore dell'agricoltura.
15. Nofri Quirino, deputato al Parlamento.
16. Pantano Edoardo, deputato al Parlamento, vice presidente del Consiglio superiore del lavoro.
17. Reina Ettore, membro del Consiglio superiore del lavoro.
18. Rubini Giulio, deputato al Parlamento.
19. Salmoiraghi Angelo, presidente dell'Unione delle Camere di commercio italiane.
20. Sella Corradino, membro del Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato.
21. Il capo dello stato maggiore generale dell'esercito.
22. Il direttore generale dell'agricoltura.
23. Il direttore generale della marina mercantile.
24. Il direttore generale del tesoro.

Art. 2.

La commissione eleggerà nel suo seno due vice-presidenti e due segretari.

Art. 3.

Il ministro dei lavori pubblici provvederà, con suo decreto, all'ufficio di segreteria della commissione.

Il Nostro ministro, segretario di Stato per i lavori pubblici, è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Racconigi, addì 2 settembre 1911.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — SACCHI.

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il Nostro decreto in data 2 settembre 1911, registrato alla Corte dei conti il 21 stesso mese, registro 298, foglio 313, col quale in applicazione all'articolo 1 della legge 13 aprile 1911, n. 310, venne istituita una commissione consultiva per la riforma dell'ordinamento delle ferrovie di Stato, a scopo di semplificazione e di decentramento;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato pei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

È chiamato a far parte della commissione consultiva per la riforma dell'ordinamento delle ferrovie di Stato, il prof. Nino Ronco, presidente del Consorzio per il porto di Genova.

Il Nostro ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Racconigi, addì 6 ottobre 1911.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — SACCHI.

Ordine di Servizio N. 387. (Servizi VII e XI).

Attivazione del tronco di raccordo fra la linea Milano-Venezia e le linee Mestre-Udine e Mestre-Portogruaro presso la stazione di Mestre. - Sistemazione del segnalamento.

Dal 1° ottobre 1911 venne posto in esercizio un tronco di raccordo a doppio binario fra la linea Milano-Venezia e le linee Mestre-Udine e Mestre-Portogruaro, presso la stazione di Mestre, innestato alla prima in corrispondenza al Quadrivio Catene al Km. 255 + 033,34 (da Milano) ed alle altre due in corrispondenza al Quadrivio Gazzera, rispettivamente ai Km. 0+948,24 e 1+059,15 da Mestre, e di più allacciato presso il Quadrivio Catene al nuovo parco merci di Mestre.

In pari tempo le comunicazioni d'accesso dalla linea di Milano al vecchio fascio merci della stazione di Mestre vennero spostate verso Padova e portate presso il Quadrivio Catene.

Lo sviluppo del tronco di raccordo tra le punte dei deviatoi d'innesto con le linee di Milano e di Portogruaro è di m. 1096,91, ed è invece di m. 986,00 fra le punte dei deviatoi di innesto con le linee di Milano e di Udine.

Il raccordo si svolge per un quarto circa in rettilineo e pel rimanente in curva col raggio minimo di m. 240, ha pendenze variabili fino a raggiungere il massimo del 0,3 per mille in prossimità del Quadrivio Catene, e attraversato da due passaggi a livello e provvisto di due colonne idrauliche di rifornimento.

In seguito all'attivazione del detto raccordo i segnali in vigore nelle località in parola sono quelli indicati nell'unito schizzo ed annesso prospetto, avvertendo che i segnali stessi sono opportunamente collegati mediante serrature di sicurezza ai rispettivi deviatoi interessanti i binari di corsa, e che fra il F. V. ed i posti A, B e C, intervengono opportuni consensi per l'apertura dei segnali.

Nulla è mutato nel segnalamento di partenza dalla stazione di Mestre verso Padova, Bassano, Treviso, Portogruaro.

In seguito all'attivazione degli impianti di cui sopra il posto di movimento e di manovra situato al Km. 225+603,70 è stato soppresso e sostituito dal posto di movimento situato presso il Quadrivio Catene.

Il presente Ordine di Servizio annulla e sostituisce gli Ordini di Servizio N. 196-1908 e 308-1909, e la Circolare del Compartimento di Venezia N. 15-1911.

Distribuito agli agenti 3, 4, 7, 44, 45, 46 *del Compartimento di Venezia.*

Ordine di Servizio N. 388. (Servizio VII).

Estensione del servizio merci a Piccola Velocità Ordinaria nella fermata di Cassano Irpino.

(Vedi Ordine di Servizio N. 103-1909).

Il servizio merci a Piccola Velocità Ordinaria nella fermata di Cassano Irpino della linea Avellino-Rocchette S. Antonio, attualmente limitato ai trasporti non eccedenti il peso di Kg. 100 cadauno e composti di colli non superanti ciascuno i Kg. 50, a datare dal giorno 11 dicembre 1911 viene ammesso anche pei colli di peso superiore ai Kg. 50, fermo il limite massimo di Kg. 100 per spedizione.

Di conseguenza, nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1 luglio 1908) » si dovrà, a pag. 26, di contro al nome di Cassano Irpino, nella colonna 10 sostituire il richiamo (9) con il richiamo (4) depennando in calce la relativa nota (9).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 389 (Servizio VII).

Servizio merci italo-austro-ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 305-1911).

Col 1 gennaio 1912 si attua una nuova edizione della tariffa pel trasporto delle merci in servizio diretto italo-austro-ungarico, con la quale resta abrogata e sostituita quella del 1° agosto 1904.

La nuova tariffa, oltre i soliti transiti di Peri, Pontebba e Cormons, comprende il nuovo transito di *Cervignano* e per conseguenza anche le stazioni della Società Veneta, situata sui tratti Portogruaro-Cervignano e S. Giorgio Nogaro-Udine-Cividale.

Come si rileva a pagina 5, la nuova edizione si compone delle seguenti parti:

a) Parte I-*A*. — Disposizioni regolamentari (Vedasi fascicolo pubblicato a parte, edizione 22 dicembre 1908);

b) Parte I-*B*. — Prescrizioni generali per l'applicazione delle tariffe. Nomenclatura e classificazione delle merci;

c) Parte I-*C*. — Elenchi delle stazioni italiane ed austro-ungariche;

d) Parte II, contenente — in un solo volume — i fascicoli 1 *a* ed 1 *b* coi prezzi valevoli per la percorrenza austro-ungarica;

e) Prezzi per la percorrenza italiana [pubblicati in un fascicolo a parte (Edizione 1 novembre 1911)].

Ciò premesso si indicano qui appresso le disposizioni più importanti della nuova tariffa

PARTE I-A.

Disposizioni regolamentari.

L'allegato 7 del fascicolo, edizione 22 dicembre 1908, resta annullato e sostituito dal nuovo allegato 7 che le stazioni riceveranno in uno agli altri fascicoli della tariffa.

PARTE I-*B*.

CAPO I. — *Prescrizioni generali per l'applicazione delle tariffe.*

§ 1. — NORME GENERALI.

Come risulta dal punto (4) la nuova tariffa, a differenza di quella che va a sostituire, stabilisce tassativamente che il computo delle tasse di trasporto abbia luogo per quel punto di confine che il mittente avrà indicato sulla lettera di vettura.

L'instradamento delle spedizioni avrà pure luogo per il punto di confine indicato dal mittente sulla lettera di vettura. (*Vedasi punto* (1) *dello stesso paragrafo, sub II.* « *Instradamento dei trasporti in generale* »).

La nuova tariffa stabilisce inoltre che, in mancanza di una indicazione sulla lettera di vettura, da parte del mittente, circa il punto di confine pel quale debba aver luogo il computo delle tasse di trasporto e l'instradamento della spedizione, *la stazione mittente debba instradare la merce e computare le relative tasse per quel punto di confine, pel quale risultasse complessivamente la tassa più ridotta.* (Vedansi il citato punto (4) delle Norme generali ed il punto (2) sub II del paragrafo I°).

In conseguenza di questa nuova disposizione, consona alle disposizioni della Convenzione Internazionale di Berna, le stazioni dovranno, all'atto detta consegna ad esse delle lettere di vettura da parte dei mittenti, verificare anzitutto se questi hanno indicato il punto di confine. Se ciò è stato fatto, le stazioni, purchè vi siano prezzi esteri in corrispondenza, instraderanno senz'altro il trasporto per il punto di confine indicato, riscuotendo od esponendo le tasse a seconda che la spedizione sia in affrancato od in assegnato, in base ai prezzi risultanti pel transito indicato.

Se il mittente non ha indicato il punto di confine e non intende nemmeno di indicarlo dopo che la stazione avrà richiamata la di lui attenzione su tale mancata indicazione, la stazione instraderà il trasporto per quello dei quattro transiti portati dalla tariffa diretta (Peri, Pontebba, Cormons o Cervignano) pel quale risulterà *complessivamente* il prezzo più ridottto.

Per la determinazione del prezzo complessivamente più ridotto è necessario che le stazioni facciano il computo dei prezzi italiani ed esteri afferenti a ciascun transito, senza limitare l'esame dei prezzi al transito internazionale più prossimo alla stazione mittente.

Qualora dal computo dei prezzi pei quattro transiti risultasse una tassa di trasporto complessiva *uguale* per 2 o più punti di confine, *la stazione instraderà e tasserà la spedizione per quello dei cointesi punti di confine, pel quale risulterà complessivamente la distanza più breve.* (Vedasi paragrafo I - II punto (2) .

In senso dall'Austria-Ungheria all'Italia, le stazioni destinatarie italiane, premesso che pei trasporti in affrancato dovranno osservare quanto prescrive il punto 37, (secondo alinea della « Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da o per l'estero » edizione 10 ottobre 1901), per quanto concerne i trasporti in assegnato, pei quali i mittenti *avessero* sulle relative lettere di vettura *indicato il punto di confine*, esigeranno le tasse risultanti per detto *punto di confine*, senza curarsi se il trasporto sia stato instradato per un punto di confine diverso da quello scelto dal mittente.

Se invece sulla lettera di vettura il mittente *non* avesse indicato alcun punto di confine, le stazioni destinatarie italiane dovranno, pei trasporti in assegnato (per quelli in affrancato vedasi alinea precedente) computare le tasse per quel punto di confine per il quale complessivamente risulti il prezzo più ridotto, senza curarsi, come è detto sopra se il trasporto ebbe a tenere altra via.

In riguardo all'instradamento ed alla tassazione delle spedizioni nei casi di interruzione di linea, si richiama l'attenzione delle stazioni sulle disposizioni all'uopo vigenti sub par. I - III.

La stazione italiana che, per effetto di una interruzione sul percorso italiano, avvenuta in corso di trasporto, inoltra una spedizione per una via ausiliaria al transito prescritto o ad altro transito, se il primo non si potesse raggiungere, dovrà indicare sui documenti di trasporto la causa della interruzione e la via ausiliaria fatta seguire al trasporto. La stazione di confine dovrà, a sua volta, esporre la percorrenza in chilometri effettivamente fatta dal trasporto, nonchè le tasse supplementari, dovute in base

al par. I, III (3). Queste ultime tasse graveranno in assegnato la merce, *come tasse da rispettarsi.*

Paragrafi 2, 4 e 5.

Circa la completa utilizzazione o non dei carri chiesti dai mittenti per loro uso esclusivo, di cui è cenno nel par. 2, punto (7), par. 4, punto (9) e par. 5, punto (8), si avvertono le stazioni che pei trasporti *dall'*Austria-Ungheria *all'*Italia, le stazioni mittenti estere esporranno sui documenti di trasporto, *di contro al prezzo del percorso estero*, sia esso prezzo in affrancato od in assegnato, l'annotazione « *Tassa da rispettarsi* ». Per conseguenza le stazioni destinatarie italiane rispetteranno la tassa esposta pel citato percorso estero.

In senso inverso, pei trasporti cioè *dall'*Italia *all'*Austria-Ungheria, le stazioni mittenti italiane esprorranno *pel percorso estero* (tanto pei trasporti in affrancato che in assegnato) quello dei due prezzi che, a loro giudizio, è dovuto in base alla completa utilizzazione o non del carro chiesto dal mittente e le stazioni destinatarie estere rispetteranno, a loro volta, il prezzo esposto, che pure dovrà portare di contro l'annotazione « *Tassa da rispettarsi* ».

§ 3.

Per le spedizioni di derrate alimentari e di agrumi, da effettuarsi in base alle tariffe speciali N. 55 e 56 pel percorso italiano ed in base alla tariffa eccezionale N. 1 (che sostituisce la eccezionale N. 21 della cessata tariffa diretta) pel percorso austriaco, è nell'assoluto interesse del mittente che sullla lettera di vettura sia *tassativamente* chiesta la « *Tariffa eccezionale N. 1* ». Le stazioni vorranno quindi, a scanso di inutili reclami da parte delle Ditte mittenti e di controversie con le Ferrovie estere, prestarsi a richiamare l'attenzione del mittente su questa domanda.

Tale domanda, *e nella precisa forma sopra citata*, è tanto più necessaria in quanto le ferrovie austriache, in mancanza di essa,

inoltrerebbero la spedizione a grande velocità, con danno economico della parte.

Occorre qui aggiungere che le ferrovie estere non ritengono equivalente alla domanda della citata tariffa eccezionale N. 1 la semplice richiesta di « Tariffa eccezionale ». (Vedasi « Disposizione complementare speciale 20 all'art. 6 delle Disposizioni regolamentari).

Inoltre, come risulta dal secondo capoverso del par. 3, l'inoltro coi treni diretti essendo limitato *al solo percorso italiano* nei casi in cui il trasporto debba proseguire oltre il confine o in base ai prezzi della tariffa eccezionale N. 1, oppure in base ai prezzi della piccola velocità, sarà cura delle stazioni mittenti italiane di verificare se la domanda relativa è effettivamente limitata al solo percorso italiano, poichè in caso contrario la merce, come già è detto sopra, verrebbe inoltrata a destino, dal transito, a Grande Velocità.

La domanda del mittente, intesa ad ottenere l'inoltro della spedizione coi treni diretti per *tutto il percorso italo-austriaco*, è ammessa pei soli trasporti che, sul percorso estero, sono destinati a proseguire a G. V., in base cioè ai prezzi della classe B.

CAPO II. — *Nomenclatura e classificazione delle merci.*

Si richiama l'attenzione delle stazioni sulla terza avvertenza contenuta a pagina 25, in base alla quale le tariffe eccezionali estere, esposte con numeri *romani*, essendo valevoli esclusivamente a favore dei trasporti in *esportazione* dall'Austria-Ungheria per l'Italia, le tariffe stesse non dovranno *mai* trovare applicazione sui trasporti in partenza *dall'*Italia.

PARTE I-*C*.

A. — *Elenco delle stazioni estere.*

L'elenco delle stazioni estere contiene le sole stazioni che hanno, nei fascicoli 1 *a* ed 1 *b*, in tutto od in parte prezzi diretti da o per i punti di confine.

a) Le stazioni stampate in caratteri *grassetti* hanno prezzi per tutte le merci a grande ed a piccola velocità e per conseguenza esse sono *ammesse alla corrispondenza diretta vera e propria,* potendo alle stesse essere appoggiate, per il ricarteggio, tanto le spedizioni provenienti da o destinate a stazioni *non comprese* nell'elenco delle stazioni austriache ed ungheresi, quanto quelle da o per stazioni bensì comprese nell'elenco ma *non provviste* di prezzi per la grande o piccola velocità in generale.

b) Le stazioni stampate in caratteri *comuni* figurano ammesse, con prezzi *diretti* da o per i punti di confine, ad *una o più tariffe eccezionali.* Mentre dette stazioni potranno seguire direttamente, cioè con applicazione di un prezzo diretto, una spedizione di merce ascritta ad una tariffa eccezionale nella quale la stazione figuri compresa, tutti gli altri trasporti, invece, essa dovrà appoggiarli ad una stazione ammessa alla corrispondenza nel senso del comma *a)*, oppure potrà riceverli da detta stazione di ricarteggio.

Venendo presentata, per la spedizione in una stazione italiana, ammessa alla corrispondenza diretta, una merce diretta a località estera, la stazione di partenza dovrà anzitutto verificare se la destinazione estera figura nell'elenco delle stazioni estere, stampata in caratteri grassetti o, caso contrario, se essa è provvista di prezzi diretti per la merce da spedirsi.

Se la località estera di destinazione *non* fosse compresa nello elenco delle stazioni, la stazione mittente italiana dovrà invitare il mittente ad indicare tassativamente sulla lettera di vettura la stazione estera ammessa alla corrispondenza diretta nel senso del comma *a)*, a cui egli intende di appoggiare il suo trasporto. Uguale richiesta dovrà essere fatta al mittente nel caso in cui il trasporto fosse diretto ad una località estera *compresa* nell'elenco delle stazioni ma *sprovvista* di prezzi diretti per la rispettiva merce.

Se il mittente, in entrambi questi casi, non potesse indicare la stazione estera di ricarteggio, dovrà la stazione mittente insistere presso di lui affinchè indichi *il punto di confine* pel quale il trasporto possa essere inoltrato a destino con applicazione dei prezzi da ferrovia a ferrovia.

Qualora poi il mittente non potesse indicare nemmeno il punto di confine, la stazione inoltrerà il trasporto a destinazione, appoggiandolo al più vicino dei quattro transiti internazionali, con applicazione dei prezzi del servizio interno italiano.

Nell'elenco dele stazioni estere vi sono due punti di diramazione, cioè: Gmünd transito, e St. Pölten transito, che hanno un richiamo corrispondente alla seguente nota:

« Stazione di ricarteggio per i trasporti da o per stazioni delle « ferrovie regionali dell'Austria inferiore. Questa stazione di « ricarteggio, qualora debba trovare applicazione la presente ta- « riffa, non deve figurare sulla lettera di vettura nè come stazione « mittente, nè come stazione destinataria ».

Per effetto del divieto di cui sopra, Gmünd transito e St. Pölten transito non essendo stazioni, ma semplici punti di allacciamento della rete principale a quella locale, sulla lettera di vettura detti punti non dovranno figurare nè come stazioni mittenti nè come stazioni destinatarie, ma solamente come stazioni di ricarteggio.

Ad evitare pertanto disguidi, inconvenienti, ecc., si avverte che pei trasporti dall'Italia a stazioni delle ferrovie regionali dell'Austria inferiore, diramantisi dalle località di Gmünd o di St. Pölten, l'applicazione dei prezzi della tariffa diretta avrà luogo fino a « Gmünd » o fino a « Gmünd transito », oppure fino a « St. Pölten » od a « St. Pölten transito », a seconda che il mittente avrà indicato sulla lettera di vettura, come *stazione di ricarteggio*, la stazione od il transito. In mancanza d'indicazione della stazione di ricarteggio, la spedizione verrà dalla stazione italiana mittente appoggiata per la rispedizione a Gmünd transito od a St. Pölten transito, applicando, se in affrancato, od esponendo, se in assegnato, le tasse previste per *Gmünd transito* o per *St. Pölten transito*.

Si nota inoltre che i prezzi afferenti alle stazioni boeme contrassegnate nell'elenco col segno *, si trovano esclusivamente nel fascicolo 1-*b* (vedi secondo capoverso del comma (1) delle Disposizioni Generali a pag. 7 dell'elenco delle stazioni).

B. — *Elenco delle stazioni italiane.*

L'elenco delle stazioni italiane contiene stazioni ammesse alla corrispondenza diretta ed altre *non* ammessevi.

Le prime sono stampate con caratteri *grassetti* ed hanno inoltre nella seconda colonna (stazione incaricata del ricarteggio) una lineetta (—). Le seconde si distinguono perchè hanno nella seconda colonna l'indicazione della stazione di ricarteggio, alla quale dovranno inoltrare i loro trasporti per l'ulteriore proseguimento a destino, oppure dalla quale riceveranno i trasporti provenienti dall'estero.

Mentre la nuova tariffa, con tutti i fascicoli che la compongono, verrà trasmessa, a cura dell'Ufficio Contabilità Riassuntiva dei Prodotti in Firenze, alle stazioni ammesse alla corrispondenza diretta, il citato ufficio si limiterà ad inviare alle stazioni *non ammesse*, le quali, ad ogni modo, devono già essere in possesso delle « Disposizioni regolamentari » e della « Istruzione pei trasporti da o per l'estero »:

a) l'elenco delle stazioni italiane, dal quale ogni stazione possa rilevare la rispettiva stazione di ricarteggio e le distanze fino ai transiti internazionali;

b) l'elenco delle stazioni autsro-ungariche, perchè sappiano regolarsi nella accettazione dei trasporti per le località estere.

Inoltre alle stazioni *non ammesse* alla corrispondenza diretta *ma abilitate al servizio della piccola velocità accelerata,* l'Ufficio Contabilità succitato trasmetterà anche le tariffe eccezionali N. 1 pel percorso estero, valevoli pei trasporti di derrate alimentari in combinazione coi prezzi delle tariffe speciali N. 55 e 56 a Piccola Velocità Accelerata (contenute, queste ultime, nel fascicolo, edizione 1° novembre 1911, intestato: Prezzi applicabili sulla percorrenza italiana, ecc.), perchè gli eventuali trasporti delle suddette derrate possano essere eseguiti direttamente per le sta-

zioni estere citate nelle eccezionali stesse, senza cioè appoggiarle alla stazione di ricarteggio.

Pei trasporti di merci a G. V. e P. V. Ord. da stazioni *non ammesse alla corrispondenza diretta* valgono le seguenti norme:

Le stazioni accetteranno dal mittente la lettera di vettura internazionale. I relativi trasporti dovranno essere scortati da un solo fòglio di via pel tratto della stazione mittente non ammessa a quella di appoggio ammessa. Sul foglio di via dovrà risultare, come destinataria, la stazione italiana di appoggio e, come definitiva, quella estera destinataria indicata dal mittente nello spazio della lettera di vettura all'uopo designata.

La stazione italiana di appoggio si conterrà poi a norma di quanto all'uopo dispone l'« Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da o per l'estero (edizione 10 ottobre 1901) » al punto 15, pag. 19-21.

L'applicazione dei prezzi della tariffa diretta per la percorrenza *complessiva* italiana, nei casi di trasporti da o per stazioni *non ammesse* alla corrispondenza diretta, è consentita nel solo caso in cui la stazione di appoggio o di ricarteggio sia quella indicata, per ogni stazione, nella seconda colonna dell'elenco. Ove il mittente prescriva l'appoggio ad altra stazione, il trasporto verrà tassato, per la percorrenza intercedente fra la stazione mittente non ammessa e quella di ricarteggio sceta dallo speditore (oppure fra la stazione di ricarteggio scelta dallo speditore e quella destinataria non ammessa), in base alle tariffe del servizio interno con applicazione del relativo diritto fisso, diminuito di L. 0,04892 per quintale.

PARTE II.

Prezzi di trasporto esteri.

Nel fascicolo I-*b* (contenente i prezzi per le stazioni boeme che nel rispettivo elenco delle stazioni estere sono precedute da una croce) esistono — *esclusivamente pel transito di Peri* — dei prezzi contrassegnati da un asterisco o da un richiamo ad una nota, sulla cui importanza si richiama in modo particolare l'at-

tenzione delle stazioni, I cointesi prezzi devono cioè essere aumentati, fino a nuovo avviso, dell'importo indicato nelle rispettive note.

Si avverte infine che i tre volumi separati (Parte I-*B*, Parte I-*C* e Parte II (prezzi del percorso estero)) sono messi in vendita al prezzo di L. 6 complessivamente, mentre la Parte I-*A* (Disposizioni regolamentari) e la Parte II (prezzi della percorrenza italiana) sono già posti in vendita separatamente, la Parte I-*A* al prezzo di L. 1 e la Parte II al prezzo di L. 2.25 per esemplare.

Le stazioni principali riceveranno una scorta in più per soddisfare le richieste del pubblico.

Con l'attuazione della nuova tariffa restano annullati tutti gli Ordini di Servizio, le Circolari, ecc., emanati fino alla data del presente Ordine di Servizio, ad eccezione delle seguenti Circolari:

Circolare 244-1908. — Richiamo alle stazioni ed ai transiti per mancata applicazione delle tasse accessorie ed irregolarità nel ricarteggio delle note d'affrancazione;

Circolare 85-1910. — Anormalità nei trasporti in servizio internazionale;

Circolare N. 9-1911. — Dichiarazioni contenute nelle lettere di vettura;

Circolare N. 75-1911. — Erronei instradamenti e disguidi dei trasporti in servizio internazionale;

Circolare N. 93-1911. — Avviso d'incasso degli assegni in servizio internazionale.

ERRATA CORRIGE. — Nella Prefazione alla parte I-*B* della nuova edizione della tariffa diretta (pag. 5) l'indicazione « R. Direzione Generale delle Ferrovie Bavaresi, ecc. » dovrà essere corretta in « Amministrazione delle R. Ferrovie Bavaresi, ecc. ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 390. (Servizi VII e XI).

Attivazione del doppio binario nel tratto Collegno-Alpignano.

Dalle ore 12 del giorno 10 dicembre 1911 verrà attivato il doppio binario sul tratto Collegno-Alpignano della linea Torino-Modane, e pertanto il servizio a doppio binario sarà esteso all'intero tratto Torino-Alpignano.

I segnali fissi di protezione delle stazioni di Collegno, e di Alpignano restano invariati.

Le Divisioni interessate daranno in tempo opportuno le disposizioni di competenza per tale attivazione.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 e 7 del Compartimento di Torino.

Ordine di Servizio N. 391 (Servizio VIII)

Servizio diretto italo-francese.

(Vedi Ordine di Servizio N. 300-1911).

A datare dal 16 novembre 1911 venne ammesso al servizio diretto Italia-P. L. M., e limitatamente ai trasporti a Piccola Velocità Ordinaria a carro completo, il nuovo Scalo di *Sampierdarena (Cornigliano Campi)*.

Pertanto nella tariffa diretta (testo italiano) Italia-P. L. M. (edizione 1° gennaio 1907) dovranno introdursi le seguenti aggiunte e modificazioni:

Elenco delle stazioni italiane.

	GRUPPO		Domicilio	Distanza Km.		
				Iselle	Modane	Ventimiglia
Pag. 133. — Sampierdarena (Cornigliano Campi) (63 bis)	2	—	—	255	269	154

(63-bis) *Ammessa al solo servizio della P. V. Ordinaria a carro completo, esclusi i veicoli.*

Tariffe eccezionali a P. V.

Pag. 171 — *Eccezionale P. V. N. 1 - Serie* a

		10 tonnellate	50 tonnellate
Sampierdarena (Cornigliano Campi)	Ventimiglia	0.71	0.71
	Modane	1.19 0.98 (2)	1.19 0.98 (2)
	Iselle	1.13 0.90 (2)	1.13 0.90 (2)

(2) Prezzi applicabili ai soli trasporti di cereali in partenza dall'Italia e non viceversa.

Pag. 173 — *Eccezionale P. V. N. 2*

Sampierdarena (Cornigliano Campi)	Ventimiglia . . .	0.74
	Modane.	1.22
	Iselle	1.16

Pag. 175 — *Eccezionale P. V. N. 3*

Sampierdarena (Cornigliano Campi)	Ventimiglia . . .	0.54
	Modane	0.87
	Iselle	0.83

Pag. 177 — *Eccezionale P. V. N. 4*

		5 tonnellate	10 tonnellate
Sampierdarena (Cornigliano Campi	Ventimiglia	0.90	0.74
	Modane	1.49	1.22
	Iselle	1.42	1.16

Pag. 183 — *Eccezionale P. V. N. 8 - Serie* a

		5 tonnellate	10 tonnellate
Sampierdarena (Corniglia-no Campi)	Ventimiglia	0.90	0.74
	Modane	1.49	1.22
	Iselle	1.42	1.16

Pag. 187 — *Eccezionale P. V. N. 9 - Serie* a

		6 tonnellate	10 tonnellate
Sampierdarena (Corniglia-no Campi)	Ventimiglia	0.86	0.74
	Modane	1.42	1.22
	Iselle	1.36	1.16

Pag. 198 — *Eccezionale P. V. N. 11*

		Serie *a* 6 tonn.	Serie *c* vagone completo
Sampierdarena (Corniglia-no Campi).	Ventimiglia	0.74	73.85
	Modane	1.22	111.80
	Iselle	1.16	107.20

Pag. 203 — *Eccezionale P. V. N. 12* serie *a*

		5 tonnellate	10 tonnellate
Sampierdarena (Corniglia-no Campi).	Ventimiglia	1.05	0.74
	Modane	1.48	1.22
	Iselle	1.40	1.16

Pag. 204 — *Eccezionale P. V. N. 15*

Sampierdarena (Cornigliano Campi)	Ventimiglia	0.58
	Modane	0.94
	Iselle	0.90

Pag. 205 — *Eccezionale P. V. N. 17*

Sampierdarena (Cornigliano Campi)	Ventimiglia	0.74
	Modane	1.22
	Iselle	1.16

Pag. 206 — *Eccezionale P. V. N. 18*

Sampierdarena (Cornigliano Campi)	Ventimiglia. . . .	0.86
	Modane	1.42
	Iselle	1.36

Pag. 207 — *Eccezionale P. V. N. 23*

Sampierdarena (Cornigliano Campi)	Ventimiglia. . . .	0.71
	Modane	1.19
	Iselle	1.13

Pag. 208 — *Eccezionale P. V. N. 24*

Sampierdarena (Cornigliano Campi)	Ventimiglia	1.47
	Modane	2.11
	Iselle	2.04

Sono inoltre da correggersi gli attuali prezzi di Sampierdarena stazione come segue:

Sampierdarena stazione . .	Ventimiglia	1.43
	Modane	2.08
	Iselle	2.01

Pag. 212 — *Eccezionale P. V. N. 31*

		500 Chilogr.	6000 Chilogr.
Sampierdarena (Cornigliano Campi)	Ventimiglia	1.54	1.17
	Modane	2.40	1.76
	Iselle	2.31	1.70

Per norma avvertesi che i prezzi suddetti vennero computati sulle stesse basi di quelli già esistenti in tariffa e quindi i prezzi stessi sono soggetti agli aumenti delle varie quote di diritto fisso di cui il primo foglio di « Modificazioni ed aggiunte alla Tariffa Italia-P. L. M. (edizione 1° gennaio 1907) » andato in vigore dal 2 maggio 1911.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 392. (Servizio X).

Modificazioni all'art. 2, capov. 6 del Regolamento per i carri privati ammessi a circolare sulle linee delle Ferrovie dello Stato e per quelli che possono inscriversi nel parco veicoli delle ferrovie stesse.

Il Capo 6° dell'art. 2° del « Regolamento per i carri ammessi a circolare sulle linee delle Ferrovie dello Stato e per quelli che possono inscriversi nel parco veicoli delle Ferrovie stesse », pubblicato coll'Ordine di Servizio N. 83 del 1908 deve essere modificato come appresso:

6°) I carri, prima di esser messi in servizio dovranno essere verificati ed accettati dal personale dell'Amministrazione ferroviaria nelle località che verranno da questa stabilite. Le spese

inerenti a tali verifiche, da calcolarsi dall'Amministrazione in base alle effettive prestazioni del suo personale ed alle spese generali stabilite, saranno di volta in volta, addebitate alla ditta proprietaria dei carri.

La Ditta proprietaria dopo che avrà ottenuta l'autorizzazione in linea tecnica ed in linea amministrativa d'inscrivere nel parco veicoli F. S. carri tuttora da costruire, potrà chiedere alla Direzione Generale — Servizio Centrale X, Ramo Materiale, in Firenze — che provveda a mezzo dei suoi agenti, al collaudo dei materiali occorrenti alla costruzione dei carri, e la domanda relativa dovrà essere corredata:

a) delle condizioni tecniche di fornitura stabilite od in mancanza di queste della dichiarazione che per il collaudo dei materiali valgono le stesse condizioni tecniche in vigore per pezzi analoghi destinati ai veicoli dello Stato;

b) della distinta dettagliata, in doppia copia, dei materiali ordinati con le indicazioni delle date di consegna stabilite;

c) della dichiarazione di accettare le spese di collaudo.

Prima della verifica di quei carri pei quali il collaudo dei materiali non è stato eseguito dal personale dell'Amministrazione, la Ditta proprietaria dovrà mandare alla Direzione Generale, Servizio X, Ramo Materiale, in Firenze, per il suo benestare, i verbali delle prove degli assi, ruote e cerchioni, boccole e cuscinetti, nonchè degli apparecchi di trazione e repulsione e di sospensione, i quali verbali dovranno essere emessi da Uffici o persone a ciò debitamente autorizzate. Le prove di cui sopra dovranno di massima corrispondere alle prescrizioni stabilite dalle Ferrovie dello Stato per i suoi veicoli.

Nessuna modificazione potrà essere fatta ai carri senza l'autorizzazione della Direzione Generale — Servizio X, Ramo Materiale.

Ordine di Servizio N. 393 (SERVIZIO VII).

Servizio cumulativo col tronco AULLA-MONZONE esercitato dalla Ditta Saverio Parisi.

(Vedi Ordine di Servizio N 218-1911).

A datare dal 4 dicembre 1911 è stato aperto all'esercizio il tronco Aulla-Monzone della linea Lucca-Aullà, esercitato dalla Ditta Saverio Parisi, e a datare dal 9 dicembre 1911 il tronco stesso viene ammesso, per il transito di Aulla, al servizio cumulativo per i trasporti di viaggiatori, bagagli, giornali, merci a G. V., P. V. Acc. e P. V. Ord., bestiame, veicoli, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri.

1° *Estensione del servizio cumulativo.* — Le stazioni del tronco Aulla-Monzone (★) a decorrere dalla data suddetta, sono ammesse al servizio cumulativo per i trasporti di viaggiatori e bagagli, nei limiti di cui al punto 5, nonchè per i trasporti di giornali, di merci a G. V., P. V. Acc. e P. V. O., di bestiame, veicoli, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri, con tutte le stazioni delle Ferrovie dello Stato, compresa quella di Cerignola Città.

Il servizio cumulativo in parola viene pure esteso alle stazioni delle linee Brescia-Iseo, Lucca-Bagni di Lucca e Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana.

2° *Tariffe.* — Le tariffe da applicarsi ai trasporti in servizio cumulativo sul percorso di ciascuna Amministrazione, sono le seguenti:

a) *per la Rete dello Stato*: le tariffe generali e speciali, nonchè quelle locali ed eccezionali (nei casi in cui sia ammessa la loro estensione ai trasporti in servizio cumulativo con altre Amministrazioni secondarie italiane) e le relative condizioni in vigore

(★) **Vedi " DISPOSIZIONI TRANSITORIE " in fine al presente Ordine di Servizio.**

sulla detta Rete tenuto conto delle modificazioni apportatevi e da apportarsi;

b) *per il tronco Aulla-Monzone*: le tariffe generali e speciali della Rete dello Stato con l'imposta erariale del 13% per i viaggiatori, bagagli e giornali e per i trasporti a G. V., e del 2% pei trasporti a P. V. Acc. ed a P. V. O. e senza le sopratasse sui diritti fissi per trasporti di merci a P. V., nonchè le tariffe N. 1 e 11 G. V. coi prezzi, pel suo percorso di L. 0.30 per le spedizioni fino a Kg. 10 e L. 0.50 per le spedizioni da oltre 10 fino a 20 Kg.;

c) *per le linee Brescia-Iseo e Lucca-Bagni di Lucca*: le tariffe di cui al precedente punto *a*) da calcolarsi sul percorso cumulato delle Ferrovie dello Stato e delle linee stesse;

d) *per la linea Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana*: le tariffe di cui all'Ordine di Servizio N. 218-1911 da computarsi separatamente per il percorso della linea stessa.

3° *Concessioni speciali - Trasporti militari.* — Tutte le concessioni speciali contenute nel fascicolo « Concessioni speciali e relative tariffe (Edizione 1° gennaio 1909) » ed il « Regolamento per i trasporti militari (Edizione 1° luglio 1911) » sono applicabili anche sul percorso del tronco Aulla-Monzone, in tutte le loro prescrizioni e modalità.

La tassazione di tali trasporti per il percorso di detto tronco dovrà essere fatta applicando i prezzi comprendenti l'imposta erariale del 13% e del 2% beninteso senza il cumulo delle distanze.

4° *Elenco delle stazioni del tronco Aulla-Monzone e relative distanze dal transito di Aulla, servizi cui sono abilitate ed impianti di cui sono provviste.* — Le stazioni del tronco Aulla-Monzone, le relative distanze dal transito di Aulla, nonchè le indicazioni relative ai servizi ai quali sono abilitate ed agli impianti fissi di cui sono provviste, risultano dal prospetto « Allegato A » al presente Ordine di Servizio.

Trasporto di viaggiatori, bagagli e giornali.

5° *Stazioni ammesse alla corrispondenza.* — Le stazioni del tronco Aulla-Monzone sono ammesse al servizio cumulativo viaggiatori e bagagli soltanto per i trasporti effettuati in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento per i trasporti militari.

Le stazioni ammesse a tale servizio ed i prezzi da riscuotersi per il percorso del tronco Aulla-Monzone, per i trasporti di viaggiatori e bagagli in base alle Concessioni speciali *B* e *C* ed al Regolamento pei trasporti militari, risultano dal prospetto « Allegato *B* » al presente Ordine di Servizio.

I treni viaggiatori del tronco Aulla-Monzone hanno le sole due classi 1ª e 3ª.

6° *Giornali.* — Il servizio cumulativo per il trasporto dei giornali è ammesso, come è detto al punto 1°, con tutte le stazioni del tronco Aulla-Monzone.

Trasporti a Grande, a Piccola Velocità Accelerata ed a Piccola Velocità Ordinaria.

7° *Stazioni e trasporti ammessi al servizio cumulativo.* — Il servizio cumulativo viene ammesso per tutti i trasporti di merci e veicoli, tanto a G. V. che a P. V. O., di bestiame e merci a P. V. A. nonchè per tutte le spedizioni di feretri, numerario, carte-valori ed oggetti preziosi da effettuarsi quest'ultime esclusivamente a G. V.

Sono ammesse al servizio cumulativo, per i trasporti di cui sopra, tutte le stazioni accennate nel punto 1°, le quali siano abilitate a tali trasporti.

8° *Tassazione dei trasporti.* — I trasporti in servizio cumulativo col tronco Aulla-Monzone si tasseranno per il percorso separato di ciascuna Amministrazione.

9° *Tasse minime.* — Le tasse minime per spedizione si applicano per intero tanto sulle Ferrovie dello Stato e sulla linea Cerignola Stazione-Cerignola Città, quanto sul tronco Aulla-Monzone.

Per quanto riguarda le linee Brescia-Iseo e Lucca-Bagni di Lucca, valgono le disposizioni fissate rispettivamente dagli Ordini Generali N. 22-1907 e N. 10-1911.

Per la linea Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana valgono le norme fissate nell'Ordine di Servizio N. 218-1911.

10° *Diritto fisso.* — Ai trasporti in servizio cumulativo, i diritti fissi stabiliti dalle vigenti tariffe si applicano nella misura seguente:

a) per i trasporti in servizio cumulativo fra le Ferrovie dèllo Stato ed il tronco Aulla-Monzone, metà per ciascuna Amministrazione;

b) per i trasporti in servizio cumulativo fra il tronco Aulla-Monzone e la linea di Cerignola, metà al tronco Aulla-Monzone e metà alle Ferrovie dello Stato ferma la diminuzione della quota di diritto fisso relativa all'operazione di carico o di scarico a Cerignola stazione.

c) per i trasporti in servizio cumulativo fra il tronco Aulla-Monzone e le linee Brescia-Iseo e Lucca-Bagni di Lucca, metà al tronco Aulla-Monzone e metà alla linea Brescia-Iseo ed alla Lucca-Bagni di Lucca, senza applicazione di alcun diritto fisso supplementare a favore della Rete dello Stato intermedia;

d) per i trasporti in servizio cumulativo fra il tronco Aulla-Monzone e la linea Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana, metà al tronco Aulla-Monzone e metà alla Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana, con applicazione del diritto fisso supplementare a favore della Amministrazione delle Ferrovie dello Stato (compresa la linea Lucca-Bagni di Lucca) intermedia.

11° *Scambio di materiale.* — È ammesso il passaggio dei carri in servizio cumulativo dall'una all'altra Amministrazione alle condizioni portate dall'apposita convenzione e sotto l'osservanza delle norme generali in vigore per i veicoli che si scambiano con le altre Ferrovie Secondarie Italiane.

I carri ammessi a passare da una ferrovia all'altra devono avere un carico corrispondente a non meno del 50 % della loro portata, oppure devono essere completi pel volume delle merci in essi caricate o tassati a tariffa di carro completo.

Si fa eccezione per i carri misti carichi di collettame a P. V. i quali sono ammessi a passare da una ferrovia all'altra purchè abbiano un carico di almeno 30 quintali se diretti alla linea Aulla-Monzone e soddisfino alle condizioni di carico e di itinerario dei carri normali P. V. in vigore sulle F. S. se diretti alle linee di quest'ultima.

I carri della ferrovia Aulla-Monzone potranno utilizzarsi nel ritorno anche con spedizioni dirette ad una stazione della Rete dello Stato, purchè essa non disti meno di km. 150 da quella che li ricarica e si trovi sulla via che il carro deve percorrere per ritornare al transito di Aulla.

È vietato utilizzare con bestiame, o merci imbrattanti o che tramandino cattivo odore, come pelli fresche, sangue, concimi ecc., i carri della detta ferrovia che fossero, con apposita iscrizione, assegnati ai trasporti delle derrate alimentari.

I carri della Ditta Parisi che verranno assegnati al tronco Aulla-Monzone porteranno la sigla « F. A. L. » ed alla loro entrata sulla Rete dello Stato saranno muniti delle prescritte etichette a cura della stazione comune di Aulla per la quale avverrà il passaggio.

Si richiamano specialmente le disposizioni della Circolare del Servizio VII, N. 9 del luglio 1907, circa gli avvisi Mod. *G.*-99 delle soste dei carri di altre Amministrazioni da inviarsi all'Ufficio Circolazione Veicoli in Roma.

Il materiale rotabile dell'Amministrazione F. S. e delle corrispondenti, per essere ammesso a circolare sul tronco *Aulla-Gragnola*, oltre a soddisfare alla sagoma normale di carico e relative tabelle di riduzione, dovrà avere un peso per asse non superiore a tonn. 15 ed un massimo passo rigido di m. 6, mentre per i veicoli col segno ←o→ (assi radiali) od a carrelli, nessuna limitazione viene imposta per quanto riguarda la massima base.

12° *Servizio nella stazione comune di Aulla.* — Nella stazione comune di Aulla il servizio è fatto dalle Ferrovie dello Stato anche per conto e nell'interesse del tronco Aulla-Monzone.

13° *Gestioni contabili al transito.* — La stazione di Aulla, come stazione di transito col tronco Aulla-Monzone, dovrà per la tenuta della relativa gestione e per la registrazione e scritturazione dei trasporti, attenersi alle disposizioni contenute nelle « Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito » pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 160-1909, nonchè alle particolari istruzioni che le venissero al riguardo impartite dai competenti Controlli.

Per tutto quanto non è previsto dal presente, valgono le norme e condizioni contenute nell'Ordine di Servizio N. 218-1911 e quelle generali che regolano i servizi cumulativi con le Ferrovie concesse all'industria privata.

Disposizioni transitorie.

Si avverte che venendo per ora aperto all'esercizio soltanto il tratto Aulla-Gragnola, il servizio cumulativo, sino a nuova disposizione, resta limitato alle stazioni di Pallerone, Serricciolo, Fivizzano-Rometta-Soliera, Fivizzano-Gassano e Gragnola.

In base a quanto è detto nel presente Ordine di Servizio debbono essere fatte opportune aggiunte nelle vigenti pubblicazioni dei servizi cumulativi con le Ferrovie Secondarie.

Nel fascicolo « Norme di servizio cumulativo con le Ferrovie secondarie pei trasporti di viaggiatori e bagagli in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari (Edizione 1° luglio 1902) » inserire quanto è indicato nel prospetto « Allegato *B* » al presente Ordine di Servizio.

Nel fascicolo « Elenco delle stazioni della Rete dello Stato e delle stazioni e degli scali lacuali e marittimi, ecc., che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (Edizione 1° ottobre 1910) » si dovrà:

nella parte comprendente le stazioni e gli scali lacuali e marittimi appartenenti alle Amministrazioni secondarie, inserire, nelle sedi opportune, i nomi delle stazioni indicate nell' « Allegato *A* », con l'indicazione di contro: « Ditta Saverio Parisi — tronco Aulla-Monzone »;

a pag. 57 aggiungere Aulla e di contro « Ditta Saverio Parisi - tronco Aulla-Monzone ».

Nei prospetti dei servizi cumulativi fra le Ferrovie dello Stato, le Ferrovie Secondarie, ecc. delle Tariffe N. 1 e 11 G. V. alle pagine 20 e 34 della parte IV delle Tariffe e condizioni per i trasporti (Edizione maggio 1908) si dovrà aggiungere la « Ferrovia Aulla-Monzone » con l'indicazione dei seguenti prezzi: fino a 10 kg. L. 0.30, da oltre 10 e fino a kg. 20 L. 0.50.

Nell'enumerazione dei transiti interni di cui all'art. 3 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito » si dovrà aggiungere l'indicazione del « tronco Aulla-Monzone » con quella del transito di Aulla.

Nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » a pag. 13 di contro al nome della stazione di Aulla si dovrà esporre il richiamo ****** riportando in calce la seguente nota:

****** Stazione di transito con il tronco Aulla-Monzone esercitato dalla Ditta Saverio Parisi.

Nella « Prefazione Generale all'Orario Generale di Servizio 1° ottobre 1911 (Parte Seconda) » si dovrà:

a pag. 4 modificare l'intestazione della linea 435 e sostituire come segue le relative indicazioni:

FERROVIA LUCCA-AULLA

| 435 | Lucca-Castelnuovo di Garfagnana

| 436 | Aulla-Monzone;

nella pagina 14 aggiungere nelle sedi opportune l'indicazione delle stazioni di Fivizzano-Gassano, Fivizzano-Rometta-Soliera, Gragnola, Monzone e Serricciclo, col N. 436.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 394 (SERVIZIO VII).

Servizio cumulativo con la Ferrovia Monza-Molteno appartenente alla Società Anonima per le Ferrovie della Brianza Centrale ed esercitata dalla Società delle Ferrovie Nord Milano.

Col giorno 15 ottobre 1911 è stata aperta all'esercizio la Ferrovia Monza-Molteno appartenente alla Società Anonima per le Ferrovie della Brianza Centrale ed a datare dal 10 dicembre 1911 la Ferrovia stessa viene ammessa, pei transiti di Monza e di Molteno, al servizio cumulativo con le Ferrovie dello Stato e con le Amministrazioni sottoindicate, sotto l'osservanza delle norme e disposizioni di cui in appresso.

Detta Ferrovia viene esercitata dalla Società delle Ferrovie Nord Milano per conto della Società Anonima per le Ferrovie della Brianza Centrale.

DISPOSIZIONI GENERALI

La linea Monza-Molteno, per quanto esercitata dalla Società delle Ferrovie Nord Milano, deve, a tutti gli effetti (compresi l'esecuzione, la tassazione e l'instradamento dei trasporti), essere considerata come linea separata ed a sè stante.

1. *Estensione del servizio cumulativo.* — Le stazioni interne della Ferrovia Monza-Molteno, a decorrere dalla data suddetta sono ammesse al servizio cumulativo pei trasporti di giornali, di merci a G. V., P. V. Acc. e P. V. Ord., bestiame, veicoli, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri, con tutte le stazioni delle Ferrovie dello Stato, compresa quella di Cerignola Città, nonchè pei trasporti di viaggiatori, bagagli e cani nei limiti indicati ai punti 6 e 11.

Colla stessa data tale servizio cumulativo viene pure attivato con tutte le stazioni delle linee staccate della Società Veneta, esclusa la linea Torrebelvicino-Schio-Arsiero, delle ferrovie Nord Milano, di Reggio Emilia, Suzzara-Ferrara, Valle Brembana, Valle Seriana, Cremona-Borgo S. Donnino, Roma-Albano-Nettuno,

Roma-Ronciglione-Viterbo, Varese-Porto Ceresio, Alessandria-Ovada, Santhià-Biella, Rezzato-Vobarno-Vestone, Sondrio-Tirano, Bari-Locorotondo, Grignasco-Coggiola, Brescia-Iseo e Iseo-Edolo, Reggio Emilia-Ciano d'Enza, Lucca-Bagni di Lucca e Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana, della Valsugana e delle Società di Navigazione sul lago Maggiore e sul lago di Como « Lariana » in quanto, beninteso le stazioni delle dette Amministrazioni siano abilitate ai trasporti suaccennati.

2. *Accettazione dei trasporti.* — I trasporti ammessi al servizio cumulativo verranno accettati a partenza in base ai regolamenti interni di ciascuna Amministrazione e si effettueranno senza rinnovamento di spedizione alle stazioni di transito.

3. *Tariffe.* — Le tariffe da applicarsi ai trasporti in servizio cumulativo sul percorso di ciascuna Amministrazione, sono le seguenti:

a) *per la Rete dello Stato*: le tariffe generali e speciali, nonchè quelle locali ed eccezionali (nei casi in cui sia ammessa la loro estensione ai trasporti in servizio cumulativo con altre Amministrazioni secondarie italiane) e le relative condizioni in vigore sulla detta Rete, tenuto conto delle modificazioni apportatevi e da apportarsi;

b) *per la ferrovia Monza-Molteno*: le tariffe generali e speciali in vigore sulle Ferrovie Nord Milano (Edizione 1° maggio 1892) e relative Appendici, nonchè le tariffe N. 1 e 11 G. V. coi prezzi, pel suo percorso, di L. 0,30 per le spedizioni fino a 10 kg. e L. 0,50 per le spedizioni da oltre 10 e fino a 20 kg;

c) *per le linee di tutte le altre Amministrazioni indicate al precedente punto* 1°, le tariffe e norme rispettivamente in vigore per le Amministrazioni stesse.

4. *Concessioni speciali - Trasporti militari.* — Tutte le concessioni speciali contenute nel fascicolo: *Concessioni speciali e relative tariffe* (edizione 1° gennaio 1909) e il *Regolamento pei trasporti militari* (edizione 1° luglio 1911) saranno applicabili anche sul percorso della ferrovia Monza-Molteno in tutte le loro prescrizioni e modalità ed i relativi trasporti saranno ammessi da e per tutte le stazioni della Rete dello Stato.

La tassazione di tali trasporti per il percorso della ferrovia

coltativo del modello conforme a quelli adottati dalle Ferrovie dello Stato pel proprio servizio interno.

Sulla linea Monza-Molteno esistono soltanto la 1ª e la 3ª classe: per conseguenza alle classi 1ª e 2ª delle F. S. corrisponde la 1ª della Ferrovia Monza-Molteno.

8. *Tassa di bollo.* — In aggiunta ai prezzi indicati nel prospetto allegato *C*, viene riscossa, nei casi stabiliti, la tassa e sopratassa di bollo.

9. *Distribuzione dei biglietti.* — La distribuzione dei biglietti viene fatta tanto dalle stazioni dello Stato quanto da quelle della Ferrovia Monza-Molteno pei treni in coincidenza fra le due Amministrazioni e che abbiano vetture della rispettiva classe richiesta, salvo le esclusioni e le limitazioni stabilite dall'orario ufficiale.

10. *Penalità ed introiti suppletori.* — Le esazioni suppletorie e le multe per mancanza di biglietti, cambiamento di classe ecc., verranno riscosse da ciascuna Amministrazione soltanto per il percorso rispettivo, ma il personale di scorta ai treni dovrà presentare i viaggiatori alle stazioni di transito, perchè sia provveduto alla regolarizzazione del loro viaggio per l'ulteriore percorso.

Le esazioni supplementari dovranno estendersi anche al percorso sulle linee dell'altra Amministrazione quando si tratti di viaggiatori provenienti da essa e risulti che il viaggio sulla medesima abbia avuto luogo nelle identiche condizioni che danno motivo all'esazione pel rimanente percorso.

TRASPORTI DI BAGAGLI, CANI E GIORNALI.

11. *Stazioni ammesse alla corrispondenza.* — Le stazioni ammesse al servizio cumulativo pei bagagli (a tariffa ordinaria) e per i cani sono le medesime abilitate al servizio cumulativo pei viaggiatori.

12. *Registrazione dei trasporti bagagli e cani.* — La registrazione dei trasporti bagagli, tanto a tariffa ordinaria, che a tariffa ridotta (concessioni speciali) e dei cani, si fa con la compilazione di un solo foglio di via, che scorterà le spedizioni fino alla stazione destinataria.

13. *Tassazione dei trasporti.* — Le tasse per il trasporto dei bagagli e cani sono da computarsi separatamente per il percorso di ciascuna Amministrazione, con applicazione delle tasse minime di L. 0,70 e di L. 0,50 per spedizione, rispettivamente per il percorso sulle Ferrovie dello Stato e per quello sulla Ferrovia Monza-Molteno. Per i percorsi della Ferrovia Monza-Molteno, sono da applicarsi, per i bagagli a tariffa ordinaria e pei cani, le quote di cui all'allegato *D* al presente Ordine di Servizio.

14. *Trasporto di viaggiatori, di bagagli e di cani tra Monza e Molteno.* — Il trasporto dei viaggiatori, dei bagagli e dei cani da Monza a Molteno o viceversa si effettua o sulla linea della Ferrovia Monza-Molteno o su quelle dello Stato, secondo la volontà del viaggiatore e secondo il treno a cui si presenta.

15. *Giornali.* — Il servizio cumulativo pel trasporto dei giornali è ammesso, come è detto nel precedente punto 1°, fra tutte le stazioni delle Amministrazioni ivi indicate.

Trasporti a grande, a piccola velocità accelerata ed a piccola velocità ordinaria.

16. *Stazioni e trasporti ammessi al servizio cumulativo.* — Il servizio cumulativo viene ammesso per tutti i trasporti di merci e veicoli, tanto a grande quanto a piccola velocità ordinaria, di bestiame e merci a piccola velocità accelerata, nonchè per tutte le spedizioni di feretri, di numerario, carte-valori ed oggetti preziosi da effettuarsi, queste ultime, esclusivamente a grande velocità.

Sono ammesse al servizio cumulativo, pei trasporti di cui sopra, tutte le stazioni accennate al punto 1°, le quali siano abilitate a tali trasporti.

17. *Instradamento e tassazione dei trasporti.* — I trasporti a G. V. a P. V. Acc. e P. V. O. fra la stazione di Monza F. S. e la stazione comune di Molteno saranno eseguiti e tassati per la via *esclusiva delle Ferrovie dello Stato.*

Così pure i trasporti a G. V., P. V. A. e P. V. O. in partenza dalla stazione di Monza per stazioni delle Ferrovie dello Stato oltre Molteno e viceversa, oppure in partenza dalla stazione co-

mune di Molteno per stazioni delle Ferrovie dello Stato oltre Monza e viceversa, saranno eseguiti e tassati per la *via assoluta dello Stato.*

Le stesse norme varranno, pei trasporti predetti, da e per le stazioni su indicate, destinati o provenienti da stazioni di ferrovie ammesse al servizio cumulativo.

I trasporti in servizio cumulativo fra la Rete dello Stato e le stazioni esclusive della ferrovia Monza-Molteno si tasseranno pel percorso separato di ciascuna Amministrazione e si eseguiranno per quello dei transiti di Monza o Molteno che determina il prezzo complessivo più economico, salvo, beninteso, contraria domanda del mittente.

18. *Documenti di trasporto.* — Le note di spedizione e le lettere di porto per le spedizioni in servizio cumulativo saranno conformi al modello in vigore sulle Ferrovie dello Stato e dovranno essere presentate dai mittenti in tanti esemplari quante sono le Amministrazioni interessate.

Per le spedizioni poi di numerario, di carte-valori e di oggetti preziosi, si esigerà dal mittente la presentazione di una nota di spedizione in più, di conformità alle condizioni stabilite dalle tariffe in vigore; esemplare che sarà da allegarsi al riassunto spedizioni.

Sono pure da carteggiarsi con un documento di trasporto in più anche le spedizioni eseguite sotto il regime della tariffa speciale d'esportazione P. V. (via mare); documento che viene trattenuto dallo scalo marittimo per la spunta con le dichiarazioni d'imbarco.

19. *Diritto fisso.* — Ai trasporti in servizio cumulativo sarà applicato il diritto fisso portato dalle rispettive tariffe nella misura seguente:

per metà a favore delle Ferrovie dello Stato;

per metà a favore della Ferrovia Monza-Molteno;

per le altre Amministrazioni sarà applicato il diritto fisso nella misura fissata dai singoli servizi cumulativi, fermo quanto al riguardo è stabilito per la linea Cerignola Stazione-Cerignola Città, salva l'esazione del diritto fisso supplementare per l'Amministrazione della F. S. intermedia.

20. *Tasse minime.* — Le tasse minime per spedizione si applicano per intero sulle Ferrovie dello Stato e sulla linea Cerignola Stazione-Cerignola Città e nella misura della metà sulla Ferrovia Monza-Molteno. Per le altre Amministrazioni indicate nel punto 1° valgono all'uopo le modalità fissate dai singoli servizi cumulativi.

La tassa fissa per le ricevute di ritorno, di cui all'art. 116 delle Tariffe, dovrà però essere sempre computata per intero anche per il percorso della ferrovia Monza-Molteno.

21. *Sopratassa di transito.* — In aumento ai prezzi di trasporto sarà applicata, a favore della Ferrovia Monza-Molteno, sui trasporti eseguiti in servizio cumulativo *per il transito di Monza*, esclusi quelli in base alle Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V., una sopratassa di transito nella misura seguente:

Merci e bozzoli a Grande Velocità.	Per ogni tonn. di merci . . .	L.	0.30
	» » » » bozzoli . .	»	0.40
	Minimo per spedizione . . .	»	0.10
Merci a Piccola Velocità Accelerata.	Per ogni tonnellata	»	0.15
	Minimo per spedizione . . .	»	0.10
Merci e bozzoli a Piccola Velocità Ordinaria.	Per ogni tonn. di merce e bozzoli.	»	0.15
	Minimo per spedizione . . .	»	0.10
Bestiame.	Per ogni vagone completo . .	»	1.—
	Minimo per spedizione . . .	»	1.—
Veicoli (1) (2).	Per ogni veicolo	»	0.25
	Minimo per spedizione . . .	»	0.50
Locomotive e veicoli circolanti sulle proprie ruote.	Per ogni locomotiva o veicolo .	»	1.—
Feretri e ceneri mortuarie.	Per ogni feretro	»	1.—
	Minimo per spedizione . . .	»	1.—

(1) Pei furgoni vuoti da sgombero si applica la sopratassa dei veicoli e per quelli carichi la sopratassa dei veicoli con l'aggiunta di quella per la merce caricatavi.

(2) Nei casi in cui ai veicoli si applica la tariffa delle merci, verrà pure computata la sopratassa stabilita per le merci invece di quella dei veicoli.

22. *Carico e scarico.* — Fermo restando quanto è prescritto al riguardo per le altre Amministrazioni di cui al punto 1° del presente Ordine di Servizio, avvertesi che le operazioni di carico e scarico delle merci delle ultime tre classi a vagone completo nelle stazioni della ferrovia Monza-Molteno, sono obbligatorie per le parti.

Per ognuna di tali operazioni di carico e scarico effettuate a cura e spesa delle parti viene concesso dalle singole Amministrazioni l'abbuono sul diritto fisso nella misura indicata nelle rispettive tariffe.

23. *Pagamenti delle tasse di trasporto ed altre accessorie.* — Le spedizioni in servizio cumulativo possono essere effettuate in porto affrancato od in porto assegnato sempre però per l'intera percorrenza.

È fatta eccezione per le spedizioni di merci fragili, di facile deperimento e di merci il cui valore non rappresenti la tassa di porto fino a destinazione, le quali non potranno essere accettate in porto assegnato senza la superiore autorizzazione.

La stazione mittente sarà sempre responsabile delle tasse affrancate e quella destinataria delle tasse assegnate, comprese, se del caso, tanto nelle une quanto nelle altre, le tasse di magazzinaggio e pesatura a partenza, di provvigione sulle spese anticipate, d'uso e richiamo della gru, di presa e consegna a domicilio, ecc.

Qualora però qualcuna delle suaccennate tasse non fosse riscossa in arrivo per assoluta mancanza di indicazioni da parte della stazione mittente, ne sarà tenuta responsabile quest'ultima, ove non sia possibile conseguirne l'incasso per mezzo della stazione destinataria.

Quando peraltro risulti che detta stazione destinataria era in grado di riparare ed invece non riparò all'errore od omissione di quella mittente, sarà tenuta corresponsabile nella misura da determinarsi a seconda delle circostanze di fatto.

Pei casi di false dichiarazioni previsti dagli articoli 10 e 105 delle tariffe, le stazioni d'arrivo sono responsabili anche delle penalità non potute incassare a partenza per le spedizioni franche, in base alle annotazioni risultanti dal documento di trasporto ed al relativo verbale di accertamento da compilarsi dalla stazione

scopritrice dell'abuso, previa l'osservanza delle prescritte formalità.

Le stazioni destinatarie sono parimenti tenute a riscuotere, anche pei trasporti in affrancato, le tasse pel maggior percorso previste dall'art. 128 delle citate tariffe pei casi di interruzione di linee.

24. *Tassa di bollo.* — In aggiunta alle tasse di porto, ecc., sarà da esigersi per ogni trasporto la prescritta tassa e sopratassa di bollo.

25. *Spese anticipate, assegni, riserve, ecc.* — Per quanto riguarda le spese anticipate, assegni, riserve in caso di mancanze od avarie, accertamenti di anormalità o di abusi, documenti e formalità doganali, modificazioni al contratto di trasporto, prescrizioni sanitarie, giacenze, piombatura di carri, ecc. valgono, anche nei rapporti colla ferrovia Monza-Molteno le norme vigenti sulla Rete dello Stato.

26. *Trasporti a domicilio.* — Il servizio di presa e consegna a domicilio sarà regolato dalle norme vigenti presso ciascuna Amministrazione.

Le stazioni mittenti dovranno esporre esattamente sui documenti di trasporto le tasse di consegna a domicilio per le spedizioni in porto franco, dirette a località delle Amministrazioni ove esiste il servizio suddetto, nonchè le tasse di presa a domicilio per le spedizioni in porto assegnato.

27. *Trasporti da e per Amministrazioni non ammesse al servizio cumulativo.* — Riguardo ai trasporti da e per Amministrazioni non ammesse al servizio cumulativo saranno osservate le seguenti condizioni:

1. *Trasporti in transito a Monza.* — I trasporti di merci in partenza dalla linea della Società concessionaria e destinati pel transito di Monza a stazioni delle Amministrazioni ferroviarie italiane non ammesse al servizio cumulativo, saranno carteggiati in servizio interno di detta linea per la sua stazione di Monza Sobborghi e consegnati alla stazione di Monza delle F. S. dal rappresentante di detta Società, scortati dai documenti di trasporto necessari per la spedizione fino a destino, giusta le norme

in vigore fra la Rete di Stato e le accennate Amministrazioni e con immediato pagamento delle eventuali tasse e spese relative.

I trasporti di merci in senso inverso saranno carteggiati per la stazione di Monza delle Ferrovie dello Stato, dove dovrà avvenire lo svincolo col pagamento di tutte le tasse a carico a cura del delegato della Concessionaria, quando sui documenti di trasporto risulti come definitiva una stazione della Concessionaria stessa.

Gli assegni gravati su spedizioni tanto in partenza quanto in destinazione della ferrovia Concessionaria verranno liquidati, nei rapporti fra le due Amministrazioni, dopo l'incasso. A giustificazione del debito per gli assegni gravanti spedizioni non ammesse al servizio cumulativo e destinate a stazioni della Concessionaria, la stazione di Monza (Stato) dovrà trattenere la scheda originale e ritirare l'obbligazione dell'assegno dal Delegato di detta Società sull'apposito modulo I 466.

Tale obbligazione dovrà restituirsi all'atto del pagamento dell'assegno. La scheda dell'assegno poi, completata in ogni sua parte, dovrà essere restituita alla stazione mittente.

Per l'annullamento e la riduzione degli assegni e delle spese anticipate e per il rinvio degli avvisi d'incasso degli assegni, valgono le norme in vigore sulle Ferrovie dello Stato.

Riguardo ai trasporti da o per l'estero per i quali la validità della lettera di vettura prescritta dalla Convenzione di Berna, si estende soltanto al percorso fra la stazione di Monza e quella estera partecipante alla Convenzione stessa, è stabilito quanto segue:

a) se il trasporto proviene dall'estero con la lettera di vettura diretta intestata alla stazione di Monza per l'inoltro ad una stazione della Concessionaria, se ne effettuerà quivi lo svincolo col pagamento di tutte le tasse a carico a cura del rappresentante della Concessionaria medesima;

b) se il trasporto proviene, invece, dalla linea della Società concessionaria ed il mittente ha inteso di eseguirlo sotto il regime della Convenzione di Berna pel percorso soggetto alla medesima, in tal caso il trasporto stesso giungerà in servizio interno alla stazione di Monza Sobborghi della Concessionaria ed il rappresentante di questa lo consegnerà alla stazione di Monza delle

Ferrovie dello Stato, corredato di tutti i documenti prescritti dalla Convenzione suddetta, per l'eseguimento in servizio diretto ed in base alle tariffe italiane ed estere od in base a quelle dirette internazionali, a seconda della richiesta fatta dal mittente, effettuando, inoltre, immediatamente, il pagamento delle eventuali tasse e spese relative.

2. *Trasporti in transito a Molteno.* — I trasporti di merci in partenza dalla Società concessionaria e destinati, pel transito di Molteno, a stazioni delle Amministrazioni ferroviarie italiane non ammesse al servizio cumulativo, saranno carteggiati in servizio interno di detta Società per la stazione comune di Molteno, oppure per la stazione in contatto con l'Amministrazione destinataria, da dove se ne effettuerà la rispedizione di ufficio con le norme in vigore fra la Rete di Stato e le accennate Amministrazioni. Analogamente sarà fatto pei trasporti in senso inverso.

Riguardo ai trasporti da o per l'estero, per i quali la validità della lettera di vettura prescritta dalla Convenzione di Berna, si estende soltanto al percorso fra la stazione comune di Molteno e quella estera partecipante alla Convenzione stessa, è stabilito quanto segue:

a) se il trasporto proviene dall'estero con la lettera di vettura diretta intestata alla stazione comune di Molteno, se ne effettuerà quivi la rispedizione d'ufficio in servizio interno della Ferrovia concessionaria e ciò anche se il trasporto ha luogo, pel percorso contemplato nella Convenzione di Berna, in base alle tariffe interne, estere ed italiane;

b) se il trasporto proviene, invece, dalla Ferrovia concessionaria ed il mittente ha inteso di eseguirlo sotto il regime della Convenzione di Berna, per il percorso soggetto alla medesima, in tal caso il trasporto stesso giungerà in servizio interno alla stazione di Molteno la quale ne effettuerà la rispedizione per l'estero all'appoggio della lettera di vettura, sia in base alle tariffe interne italiane ed estere, sia in base a quelle dirette internazionali, a seconda della richiesta fatta sulla lettera di vettura;

3. *Condizioni comuni ai trasporti in transito tanto a Monza che a Molteno.* — I trasporti esclusi dalla Convenzione di Berna, e quelli pei quali il mittente rinuncia alle condizioni della me-

desima, possono effettuarsi in servizio cumulativo con la Ferrovia concessionaria mediante appoggio al transito di confine, il quale ne eseguirà la rispedizione rispettivamente per l'estero o per la predetta Ferrovia. Per altro, siccome le Ferrovie estere non si prestano ad eseguire d'ufficio la rispedizione e il ricarteggio, così i trasporti destinati oltre la Ferrovia estera limitrofa dovranno sempre indirizzarsi ad un intermediario perchè provveda al proseguimento.

Pei trasporti in servizio internazionale, non si ammette che lo speditore prescriva l'appoggio, invece che alle stazioni di Monza e Molteno o al transito di confine, ad un'altra delle Ferrovie dello Stato.

Circa la compilazione del foglio di via ed in generale il carteggio dei trasporti internazionali, le stazioni di Monza (Stato) e di Molteno, e rispettivamente i transiti di confine si atterranno alle disposizioni in proposito contenute nella Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da e per l'estero (edizione 10 ottobre 1901).

Si rammenta che per tutti i suindicati trasporti non può aver luogo alcuna riduzione sui diritti fissi e di rispedizione devuti in conformità a quanto dispongono l'art. 108 delle Tariffe e le prescrizioni delle tariffe internazionali dirette.

28. *Note d'affrancazione e rivalse.* — Le stazioni di confine e quelle di Monza (Stato) e di Molteno, incaricate delle spedizioni in servizio internazionale, si regoleranno, nel ricarteggio delle note d'affrancazione emesse dalle stazioni della ferrovia Monza- Molteno, a seconda delle istruzioni che si riferiscono ai vari servizi internazionali.

Per le rivalse che si effettueranno fra le stazioni ammesse al servizio cumulativo, in seguito all'annullamento o riduzione di spese anticipate o di assegni, per il ritorno di note di affrancazione o per qualsiasi altro motivo, saranno da seguirsi le norme in vigore.

29. *Deviazione dei trasporti.* — I trasporti che giungessero a destinazione per una via diversa da quella prescritta o che pervenissero ad una stazione che non fosse quella destinataria, si faranno proseguire per il transito che determina la via chilometricamente più breve intercedente fra la stazione che rilevò l'errore

e quella destinataria, la quale, se la spedizione è in assegnato, si limiterà a riscuotere la tassa dovuta senza tener conto del maggior percorso.

Se invece un trasporto viene carteggiato irregolarmente per una stazione in luogo di un'altra, la stazione che lo riceve ne farà la registrazione come per gli altri trasporti e quindi ne eseguirà la spedizione alla vera destinazione, rivalendosi, come spesa anticipata, delle tasse e delle altre spese caricate sul trasporto stesso. L'inoltro dovrà farsi a grande velocità, qualora altro modo d'invio compromettesse i termini normali di resa o la conservazione delle merci, ovvero i termini stabiliti dalle bollette di libera circolazione, ecc.

La stazione alla quale il trasporto doveva realmente pervenire esigerà dal destinatario *la sola tassa dovuta in base alla tariffa e per la distanza che avrebbe dovuto percorrere la merce ove non fosse avvenuto il disguido*, più le altre spese di cui il trasporto medesimo fosse caricato e domanderà alla propria Amministrazione il pareggio della differenza (in più od in meno) fra la tassa complessiva assunta a debito e quella incassata dal destinatario, se trattasi di spedizione in assegnato.

Le tasse di maggior percorso per le spedizioni, tanto in porto assegnato, quanto in porto franco, saranno liquidate in separata sede sulle basi pattuite fra le Amministrazioni e verranno poi addebitate agli agenti responsabili del disguido.

30. *Scambio ed uso del materiale rotabile.* — È ammesso il passaggio dei carri in servizio cumulativo dall'una all'altra Amministrazione alle condizioni portate dall'apposita Convenzione e sotto l'osservanza delle norme generali in vigore pei veicoli che si scambiano con le altre Ferrovie concesse all'industria privata.

I carri ammessi a passare da una ferrovia all'altra devono avere un carico corrispondente a non meno del 50 % della loro portata, oppure devono essere completi pel volume della merce o delle merci in essi caricate, o tassati a tariffa di vagone completo.

Si fa eccezione pei carri misti carichi di collettame P. V. i quali sono ammessi a passare da una ferrovia all'altra purchè abbiano un carico di almeno 30 quintali, se diretti alla linea della Società Concessionaria, e soddisfino alle condizioni di carico e d'iti-

nerario dei carri normali P. V. in vigore sulle F. S. se diretti alle linee di queste ultime.

I carri della Ferrovia Monza-Molteno potranno utilizzarsi nel ritorno anche con spedizioni dirette ad una stazione della Rete dello Stato, purchè essa non disti meno di 100 chilometri da quella che li ricarica e si trovi sulla via che il carro deve percorrere per ritornare ai transiti di Monza o di Molteno.

È vietato utilizzare con bestiame o merci imbrattanti o che tramandino cattivo odore, come pelli fresche, sangue, concimi, ecc. i carri della detta Ferrovia che fossero con apposita iscrizione assegnati ai trasporti delle derrate alimentari.

I carri della Ferrovia Monza-Molteno portano la sigla « F. B. » e l'iscrizione « Ferrovia Brianza Centrale » ed alla loro entrata sulla Rete dello Stato saranno muniti delle prescritte etichette a cura della stazione di transito per la quale avverrà il passaggio.

Si richiamano specialmente le disposizioni della Circolare del Servizio VII, N. 9 del luglio 1907 circa gli avvisi modello *G* 99 delle soste dei carri di altre Amministrazioni da inviarsi all'Ufficio Circolazione Veicoli in Roma.

I carri passati dall'una all'altra Ferrovia che vengono restituiti vuoti dovranno, di massima, essere sempre riconsegnati al transito donde sono entrati. Però quelli consegnati carichi a Molteno potranno essere restituiti vuoti anche al transito di Monza.

I veicoli che si restituiscono carichi possono essere riconsegnati anche ad un transito diverso da quello di entrata.

Il materiale rotabile dell'Amministrazione F. S. e delle corrispondenti, per essere ammesso a circolare sulla linea Monza-Besana-Molteno dovrà avere un peso per asse non superiore a tonnellate 15, una distanza fra gli assi estremi non maggiore di m. 6, per i veicoli con assi rigidi, ed una distanza fra gli assi estremi o fra i perni dei carrelli non maggiore di m. 10 rispettivamente per i veicoli portanti il segno ←o→ e per i veicoli a carrello.

31. *Scambio dei copertoni e degli attrezzi di carico.* — I copertoni delle due Amministrazioni, e così le corde, reti, catene, stanti di ferro ed altri attrezzi in genere, impiegati per assicurare o proteggere il carico di carri che debbono transitare dall'una all'altra ferrovia, passeranno in servizio cumulativo assieme a

questi dovendo in tal caso gli attrezzi essere considerati come parti integranti dei veicoli stessi.

I copertoni e gli attrezzi di carico dovranno sempre essere restituiti al transito d'entrata.

32. *Lavaggio e disinfezione dei carri, penalità relative.* — Ciascuna delle due Amministrazioni è obbligata a provvedere a norma delle disposizioni di legge vigenti in materia di polizia veterinaria, alla pulitura ed occorrendo alla disinfezione dei veicoli che hanno servito al trasporto di animali equini, bovini, suini, del pollame e di merci infettanti.

Pei carri restituiti vuoti alle stazioni di Monza o di Molteno deve essere accertato in contraddittorio fra gli Agenti delle due Amministrazioni, lo stato di pulizia, ed ove sia stata trascurata od insufficientemente eseguita l'operazione di lavaggio o di disinfezione, deve a questa provvedere la stazione di transito, tanto pei carri di ritorno dalla Ferrovia Monza-Molteno, quanto per quelli di quest'ultima ferrovia di ritorno dalle linee dello Stato.

In tali casi le stazioni di Monza e di Molteno debbono redigere in duplice esemplare il verbale di accertamento Modello *H*-111 da inviarsi all'Ufficio Circolazione Veicoli in Roma ed alla Direzione della Ferrovia Nord Milano in Milano.

Per i carri carichi restituiti o consegnati, in destinazione di una o più stazioni oltre quella comune, l'accertamento della effettuata pulitura o disinfezione deve essere fatto a cura della stazione in cui si effettua il completo scarico, compilando se del caso il verbale di accertamento, come sopra è detto.

Pei carri non puliti od insufficientemente lavati, quanto per quelli specializzati pei trasporti di derrate alimentari, stati invece utilizzati pei trasporti di bestiame o di merci imbrattanti, o di merci che tramandino cattivo odore, l'Amministrazione responsabile deve sottostare ai compensi pattuiti tra le due Amministrazioni.

33. *Pesatura delle merci al transito.* — Quando pei trasporti in servizio cumulativo, provenienti da stazioni interne della Ferrovia Monza-Molteno, il mittente dichiarasse il peso e la stazione di partenza ne delegasse la ricognizione a quella di Monza o di Molteno, queste prenderanno di ciò particolare nota addebitando,

nel tempo stesso la relativa tassa di pesatura alla Ferrovia Monza-Molteno, cui la tassa medesima deve fare esclusivamente carico.

34. *Servizio nelle stazioni di Monza e Molteno.* — A MONZA la Ferrovia Monza-Molteno ha, come le F. S., una stazione propria (Monza Sobborghi) e ciascuna Amministrazione fa separatamente nella rispettiva stazione, per conto proprio, il servizio dei trasporti a G. V., P. V. Acc. e P. V. Ordinaria.

L'Amministrazione delle F. S. eseguisce però nella propria stazione di Monza, anche per conto della Ferrovia Monza-Molteno il servizio dei viaggiatori, bagagli, cani e giornali.

Le due stazioni di Monza F. S. e Monza Sobborghi, sono allacciate mediante un binario.

A *Molteno* i servizi di cui sopra vengono completamente disimpegnati dall'Amministrazione delle F. S., anche per conto della Ferrovia Monza-Molteno.

35. *Gestioni contabili ai transiti.* — Le stazioni di Monza e di Molteno, come stazioni di transito colla ferrovia Monza-Molteno, dovranno per la tenuta della relativa gestione e per la registrazione e scritturazione dei trasporti, attenersi alle disposizioni contenute nelle Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito pubblicate coll'Ordine di Servizio N. 160-1909, nonchè alle particolari istruzioni che le venissero al riguardo impartite dai competenti Controlli.

36. *Trasporti in servizio.* — La corrispondenza che gli Uffici e le stazioni di un'Amministrazione avessero a mandare agli Uffici e alle stazioni dell'altra per cose attinenti al servizio cumulativo fra la Rete dello Stato e la Ferrovia Monza-Molteno e gli annessi documenti saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle Amministrazioni ammesse al servizio cumulativo.

Colle medesime restrizioni saranno pure trasmessi gratuitamente i dispacci telegrafici.

Per tutto quanto non è previsto dal presente, valgono le norme e condizioni generali che regolano i servizi cumulativi colle ferrovie concesse all'industria privata.

In base a quanto è detto nel presente Ordine di Servizio e relativi allegati, devono essere fatte opportune aggiunte nelle vigenti pubblicazioni dei servizi cumulativi con le ferrovie concesse all'industria privata, nel volume « Norme di servizio cumulativo con le Ferrovie secondarie pei trasporti dei viaggiatori e dei bagagli in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari (edizione 1° luglio 1902) », e nell' « Elenco delle stazioni della Rete dello Stato e delle stazioni e degli scali lacuali marittimi, ecc. ecc. che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (Ed. 1° ottobre 1910) ».

Nell'enumerazione dei transiti interni di cui all'art. 3 delle Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito, si dovrà aggiungere la « Ferrovia Monza-Molteno » coll'indicazione dei transiti di Monza e di Molteno.

Nei prospetti dei servizi cumulativi fra le Ferrovie dello Stato e le Ferrovie secondarie, alle pagine 20 e 34 della parte IV delle tariffe e condizioni pei trasporti (Edizione maggio 1908), si dovrà aggiungere la ferrovia Monza-Molteno col richiamo (1) e l'indicazione dei seguenti prezzi: fino a kg. 10 L. 0,30, da oltre 10 fino a kg. 20 L. 0,50.

Nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Ed. 1° luglio 1908) » si dovrà:

— a pag. 57 di contro al nome della stazione di Molteno esporre il richiamo ****** riportando in calce la seguente nota:

****** Stazione di transito con la Ferrovia Monza-Molteno.

— a pag. 60, modificare come in appresso la nota ** in calce riferentesi alla stazione di Monza.

** Stazione di transito con la ferrovia Monza-Molteno e di scambio con le Tramvie Monza-Casatenovo-Barzanò-Oggiono e Monza-Trezzo-Bergamo.

Nella « Parte prima » della « Prefazione Generale all'orario generale di servizio 1° ottobre 1911 » a pag. 37 e 38 si dovranno fare le opportune aggiunte relative al peso massimo ed al passo massimo dei veicoli ammessi sulla linea Monza-Molteno in armo-

nia a quanto è detto nell'ultimo capoverso del punto 30 del presente Ordine di Servizio.

Nella « Parte seconda » della Prefazione stessa a pag. 4 alle linee delle Ferrovie Nord Milano si dovrà aggiungere la Ferrovia Monza-Molteno col N. 259 ed a pagina 14 si dovranno riportare nelle sedi opportune i nomi delle stazioni della Ferrovia stessa col relativo N. 259.

Infine opportune aggiunte saranno da introdursi anche nell'« Elenco alfabetico delle marche di proprietà dei veicoli italiani ed esteri (Ed. 1° gennaio 1910).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 100 (Servizi VII e VIII).

Controlleria ai viaggiatori.

Ad evitare inopportune contestazioni ai signori viaggiatori, da parte del personale addetto alla controlleria nei treni, si avverte che non debbono essere colpite come contravventrici le persone di servizio le quali, essendo munite di biglietto di II classe, passino tratto tratto dalla II alla I per prestare servizi ai padroni che occupano compartimenti riservati.

S'intende che dette persone non debbono trattenersi nella classe superiore, che il tempo strettamente necessario al servizio che prestano.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 3, 4, 7, 8, 9, 15, 16 *e* 17.

Circolare N. 101 (Servizio VIII).

Chiusura dell'Agenzia di Città di Lecce.

Col giorno 10 dicembre 1911 cesserà alla stazione di Lecce il servizio dei trasporti a domicilio e verrà chiusa, di conseguenza, con la stessa data, quella Agenzia di città.

Si dovranno pertanto cancellare le indicazioni relative a pagina 20 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio, edizione 1907, e le lettere G. P. alla colonna 14 della pagina 49 del Prontuario Generale delle distanze chilometriche, edizione 1908, di fianco al nome della nominata stazione.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

VARIAZIONI da apportare all'Elenco dei Rappresentanti e dei Delegati di categoria, pubblicato nel Bollettino Ufficiale N. 43 con l'Ordine di Servizio N. 340.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI portate sul Bollettino	*VARIAZIONI*
1ª	Delegato supplente	Morcen ing. Vincenzo	Norcen ing. cav. Vincenzo
4ª	Rappresentante supplente	Casilli Onofrio - Appl. tecnico, Div. Mant. Sorv. - Napoli	Casilli Onofrio - Applicato tecnico, Div. Mantenim. Sorv. - Venezia
»	Delegato supplente	Villa Giovanni - Applicato tecnico, Sezione est. Mant. - Milano	**(Rinunciatario)**
7ª	Delegato	Patrillo Mario - Aiutante applicato Deleg. circ. veic. - Napoli, (sotto le armi)	Vigneri Antonio - Aiut. appl. Sez. Mov. Foggia (sostituisce il Patrillo)
8ª	Id.	Mozzoni dott. Luigia..... .	Bastianelli dott. Luigia nata Mazzoni.....
»	Id.	Violante Vittoria..... . .	Violante Vittoria ved. Messina
»	Delegato supplente	Operti Amelia..... . . .	Sforzini Amelia nata Operti...
11	Delegato	Franci Carlo Alberto - Aiutante applicato in prova - Mag. appr. - Milano (sotto le armi)	Contri Aminta - Applicato Mag. appr. Milano (sostituisce il Franci)
»	Id.	Fiorelli Costanzo - Applicato Serv. Centrale VI - Roma	Fiorelli Costanzo - Applicato Dep. comb. Roma Trastevere
»	Delegato supplente	Ciacci Ettore - Applicato, Mag. Rimini	**(Rinunciatario)**
12ª	Delegato	Pellicanò Domenico - Capo squadra dei magaz., Mag. appr. Reggio C.	Pellicanò Domenico - Capo sq. dei mag. Dep. comb. Reggio C.
14ª	Id.	Vittorini Giovanni - Capo sq. cant., Sez. Mant. Castellammare Adriatico.	Vittorini Giovanni - Capo sq. Sez. Mant. Rimini
»	Id.	Donfrancesco Amato - Capo sq. cant. Sez. Mant. Sulmona	Donfrancesco Amato - Capo sq. cant. Sezione sud Mant. Roma

Categoria	CARICA	INDICAZIONI portate sul Bollettino	VARIAZIONI
17ª	Delegato	Tamburini Augusto - Capo deposito 3° grado, Deposito locom. Verona	Tamburini Augusto - Capo dep. 3° grado, Dep. locom. Pistoia.
»	Id.	Ferrero Regis Francesco - Capo dep. 1° grado, Dep. loc. Firenze	Ferrero Regis Francesco - Capo dep. 1° grado, Dep. loc. Napoli
»	Id.	Ormezzano Emilio - Capo dep. 1° gr., Dep. loc., Castellammare Adriatico	Ormezzano Emilio - Capo dep. 1° grado, Dep. loc. Catania
»	Id.	Fazio Laureato - Capo dep. 3° grado, Dep. loc. Sulmona	Fazio Laureato - Capo dep. 3° grado, Dep. loc. Avellino
»	Delegato supplente	Brambilla Giuseppe - Capo Dep. 1° grado, Dep. loc. Milano P. S.	Esonerato dal servizio il 1°-11-1911
»	Id.	Papa Edoardo - Capo dep. 1° grado, Dep. loc. Napoli	Papa Edoardo - Capo dep. 1° grado, Dep. loc. Milano P. S.
»	Id.	Valtan Vittorio - Capo dep. 3° grado, Dep. locom. Reggio C.	Valtan Vittorio - Capo dep. 3° grado, Dep. loc. Udine
19ª	Delegato	Prestana Gaspare - Fuochista Dep. locom. Messina	Prestana Gaspare - Fuochista, Dep. loc. Licata
22ª	Id.	Ferroni Luigi - Operaio 2ª classe, Sq. R. Bergamo	Ferroni Luigi - Operaio 2ª classe, Sq. R. Milano P. S.
27ª	Id.	Riganti Edoardo - Capo staz. 2° grado, Staz. Sesto San Giovanni	Riganti Edoardo - Capo staz. 2° grado, Staz. Milano C.
»	Id.	Mazzoncini Avorardo - Capo staz. 3° grado, Staz. Pisa C.	Mazzoncini Averardo - Capo staz. 3° grado, Staz. Pistoia
»	Delegato supplente	Valentini Giuseppe - Capo staz. 3° grado, Staz. Riardo	Valentini Giuseppe - Capo staz. 3° grado, Staz. Annone
28ª	Id.	Fiecchi Francesco - Applicato Staz. Torino Sm.	Fiecchi Francesco - Applicato Staz. Torino P. S.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI portate sul Bollettino	VARIAZIONI
30ª	Delegato	Zamboni Timoteo - Applicato Staz. Bologna - Rappr. Supplente **(Rinunciatario)**	Zecchi Luigi - Applicato Staz. Bologna (*diventato Delegato*)
31ª	Delegato	Giorgetti Giuseppe, - Aiutante applicato - Staz. Ancona - (Assente dal servizio)	Baldi Ezio - Applicato - Stazione Ancona - (Sostituisce il Giorgetti)
»	Delegato supplente	Brunetti Pietro - Aiut. applicato - Staz. Foggia	Morto il 23. 11. 911
»	Id.	Sassone Luigi - Aiut. applicato - Staz. Messina	Sassone Luigi - Aiut. applicato - Staz. Giarre-Riposto
32ª	Id.	Ippodrino Giuseppe - Capo manovra - Staz. Messina	Ippodrino Giuseppe - Capo manovra - Staz. Napoli P. M.
33ª	Delegato	Ceffa Giovanni - Capo squadra alle merci - Staz. Santhià	Ceffa Giovanni - Capo squadra alle merci - Staz. Novara
»	Delegato supplente	Chingari Oreste - Capo squadra alle merci - Stazione Roma S. L.	Chingari Oreste - Capo squadra alle merci - Staz. Portonaccio
35ª	Delegato	Massetti Oreste - Manovratore - Staz. Ancona	Massetti Oreste - Manovratore Staz. Castellammare Adr.
36ª	Rappresentante supplente	Cecchini Cesare - Manovale - Staz. Jesi	Cecchini Cesare - Manovale - Staz. Foligno .....
»	Delegato	Zanghi Francesco - Lumaio - Staz. Siracusa **(Rinunciatario)**	Cirrincione Michele - Manovale - Staz. Palermo C. - (*diventato Delegato*)
»	Delegato supplente	Projetti Lori Sante - Manovale - Staz. Roma Ter.	Projetti Lori Sante - Manovale - Staz. Magliana
38ª	Id.	Traballesi Giuseppe - Capo conduttore - P. V. Verona	Traballesi Giuseppe - Capo conduttore - P. V. Voghera
39ª	Id.	Calligaris Domenico - Frenatore - P. V. Novi C.	Calligaris Domenico - Frenatore - P. V. Piacenza
»	Id.	Falzoni Giulio - Frenatore - P. V. Udine.	Falzoni Giulio - Frenatore - P. V. Bologna
»	Id.	Ferrero Publio - Frenatore - P. V. Roma	Ferrero Publio - Guardafreno - P. V. Roma

Categoria	CARICA	INDICAZIONI portate sul Bollettino	VARIAZIONI
41ª	Delegato supplente	Amoruso Ciro - Capo squadra operai - Off. Rimini	Amoruso Ciro - Capo squadra operai - Off. Lucca
»	Delegato	Salvai Antonio - Capo squadra operai - Dep. loc. Roma **(Rinunciatario)**	Rossi Paolo - Sotto capo squadra operai - Rip. tec. Roma (*diventato Delegato*)
»	Id.	Lusanna Felice - Capo squadra operai - Off. Palermo	Lusanna Felice - Capo squadra operai - Off. Rimini.
42ª	Id.	Volpi Giuseppe - Aiut. operaio - Rip. tec. Milano C.	Volpi Giuseppe - Operaio di 2ª classe - Rip. tec. - Milano C. .....
43ª	Delegato supplente	Controtta Raffaele - 2° Ufficiale - Palermo.	Controtta Raffaele - 2° Ufficiale - Civitavecchia
44ª	Rappresentante	Puglisi Natale - Nostromo - Messina	Pugliesi Natale - Nostromo - Messina

Ordine di Servizio N. 380. (Servizio VII, X e XI).

Visibilità minima dei segnali. - Petardi e loro uso.

(Vedi art. 66 e 68 del Regol. sui segnali, Ord. di Serv. 13-1906 e 75-1907).

A chiarimento dell'articolo 66, capov. 2°, del Regolamento sui segnali, si avverte che i petardi posti in sussidio ai semafori per diramazione ed ingresso nelle stazioni di cui all'art. 58 del Regolamento stesso, ed a sussidio dei semafori multipli, di cui all'ordine di servizio 75-1907, debbono esser tolti quando sia stata disposta a via libera una qualunque delle ali.

A modificazione poi dello stesso art. 66, capov. 3°, si avverte che: Per i segnali a mano fatti a distanza regolamentare, per quelli fissi di protezione dei P. L. e delle fermate senza deviatoi, posti pure alla distanza regolamentare, e per i segnali d'avviso la distanza minima di visibilità agli effetti del sussidio con petardi vien portata a metri 100; conseguentemente quando i detti segnali non siano visibili alla distanza suindicata, e siano disposti a via impedita si dovrà provvedere alla posa dei petardi, il primo dei quali dovrà essere collocato a metri 100 dal segnale, anzichè a metri 25.

Per i segnali a mano fatti a distanza minore della regolamentare e per quelli fissi di protezione dei P. L. e delle fermate senza deviatoi, pure posti a distanza minore della regolamentare, i petardi dovranno impiegarsi quando i segnali siano disposti a via impedita e non siano visibili alla distanza di 100 metri dal punto in cui essi dovrebbero trovarsi secondo il regolamento (m. 400-600-800), ed il primo petardo dovrà collocarsi a 100 metri dal detto punto.

Quando i segnali di cui sopra, a distanza regolamentare o no, siano sussidiati con apparecchi meccanici di sparo od acustici e trattisi di impianti preesistenti alla pubblicazione del presente ordine di servizio, potrà eccezionalmente tollerarsi che la distanza minima di detti apparecchi dal segnale sussidiato, o dal punto in cui questo dovrebbe trovarsi secondo il regolamento, sia inferiore ai 100 metri, ma non ai 25 metri, fermo restando però il criterio che gli apparecchi stessi siano messi in funzione quando la visibilità del segnale ottico da essi sussidiato scenda al disotto dei **100 metri.**

lità del segnale ottico da essi sussidiato scenda al disotto dei 100 metri.

Il segnale a mano di arresto che si espone dalle stazioni per i treni aventi fermata (normale od altrimenti prescritta) non deve essere sussidiato con petardi. Quando però si debba arrestare un treno non avente fermata (normale o prescritta), e per le cattive condizioni di visibilità il dirigente non abbia modo di accertarsi che il treno siasi arrestato al segnale fisso di protezione; il segnale esposto davanti al fabbricato viaggiatori deve essere sussidiato con tre petardi, posti sul binario di stazione disposto pel ricevimento del treno, rispettivamente a metri 100, 125, 150 verso il treno; e ciò indipendentemente dal segnale avanzato di arresto (che non dovrà essere sussidiato con petardi) e che, a mente delle disposizioni vigenti, dovrà esporsi al deviatoio d'ingresso, e sulle linee a doppio binario a 500 metri da quello esposto davanti al fabbricato viaggiatori.

Per i segnali di 1ª categoria preceduti da segnale di 3ª categoria o di avviso, il sussidio con petardi non occorre, bastando sussidiare in tal caso il corrispondente segnale di 3ª categoria o di avviso.

Rimangono invariate le prescrizioni di cui al comma 3°, punto 2°, dell'art. 66 del Regolamento sui segnali, limitamente ai segnali di 2ª e 3ª categoria ed a tutti gli altri segnali fissi non preceduti da uno di avviso o di terza, ancorchè si tratti dei segnali indicati in orario e da rispettarsi come segnali di 1ª categoria.

In condizioni normali di atmosfera la distanza minima di visibilità pei segnali di fermata assoluta deve essere possibilmente di 100 metri e per gli altri segnali deve essere quella corrispondente alla distanza prescritta per il primo petardo.

È annullata la disposizione complementare (ordine di Servizio 13-1906) al capov. 2° dell'art. 68 del Regolamento sui segnali.

Gli Uffici del mantenimento dovranno poi avvertire il personale interessato che fintantochè non siasi provveduto allo spostamento dei picchetti per la posa dei petardi, la posa dei medesimi, pur facendosi in corrispondenza ai picchetti stessi, è però necessaria quando la visibilità dei segnali di 1ª categoria — nel caso in cui non siano preceduti dal segnale avanzato, — di quelli d'avviso e di protezione dei P. L. e delle fermate senza deviatoi sia minore di metri 100.

Da distribuirsi agli agenti delle classi 7, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 30, 31, 33, 46, *ai capi squadra cantonieri, cantonieri e guardiani.*

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ditta PARISI SAVERIO

Esercizio della linea AULLA-MONZONE

Il servizio cumulativo ha luogo colle Ferrovie dello Stato, compresa la linea Cerignola stazione - Cerignola città, nonchè con la linea Brescia - Iseo, Lucca-Bagni di Lucca e Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana.

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Servizi cui sono abilitate						Impianti fissi							Distanze dal transito di Aulla
		Grande Velocità	Piccola velocità accelerata	Piccola velocità ordinaria	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	Telegrammi privati e di servizio	Piani caricatori: di testa	Piani caricatori: di fianco	bilancie a ponte: quantità	bilancie a ponte: portata in tonnellate	Grue fisse: quantità	Grue fisse: portata in tonnellate	Sagoma limite	
Pallerone	AULLA-MONZONE	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Serricciolo	AULLA-MONZONE	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
Fivizzano - Rometta - Soliera	AULLA-MONZONE	G	A	O	VB	—	S	T	F	—	—	1	30	1	8
Fivizzano-Gassano	AULLA-MONZONE	G	A	O	VB	—	S	T	F	—	—	—	—	1	11
Gragnola	AULLA-MONZONE	G	A	O	VB	—	S	—	F	—	—	—	—	1	14
Monzone	AULLA-MONZONE	G	A	O	VB	—	S	T	F	—	—	1	30	1	17

Prospetto dei prezzi da riscuotersi per il percorso AULLA-MONZONE per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli eseguiti in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari.

STAZIONI	Linea	Transiti (punti di allacciamento colle Reti principali)	Distanze dai transiti	Tariffa differenziale		Tariffa speciale per operai in comitiva	Tariffa Militare		Bagagli. Base per tonnell. divisibile di 10 in 10 kg.
			Km.	1ª cl.	3ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	3ª cl.	(*)
Pallerone . . .	Aulla-Monzone	Aulla	4	0.25	0.15	0.15	0.15	0.10	0.904
Serricciolo . . .	Aulla-Monzone	Id.	5	0.35	0.20	0.15	0.15	0.10	1.130
Fivizzano-Rometta-Soliera	Aulla-Monzone	Id.	8	0.50	0.30	0.25	0.25	0.15	1.808
Fivizzano-Gassano	Aulla-Monzone	Id.	11	0.70	0.40	0.30	0.30	0.20	2.486
Gragnola . . .	Aulla-Monzone	Id.	14	0.90	0.50	0.40	0.35	0.20	3.164
Monzone . . .	Aulla-Monzone	Id.	17	1.05	0.60	0.50	0.45	0.25	3.842

(*) Bagagli tassa minima:

L. 0.70 per ogni spedizione in base alle concessioni speciali.

» 0.50 id. id. al regolamento pei trasporti militari.

N. B. — I suddetti prezzi di 1ª Classe sono rappresentati dalla media dei prezzi stabiliti per la 1ª e 2ª classe sulle Ferrovie dello Stato senza, beninteso, la sopratassa del 3 %.

Allegato all' Ordine di Servizio N. 387 - 1911.

STAZIONE DI MESTRE

CURVA DI RACCORDO

QUADRIVIO GAZZERA - QUADRIVIO CATENE

Sistemazione del segnalamento

Tip.-Lit. Ferrovie dello Stato - Bologna, 12 - 1911.

PORTOGRUARO

TREVISO

BASSANO

PADOVA

MESTRE

Quadrivio Gazzera

Quadrivio Catene

Posto A

Posto B

Posto C

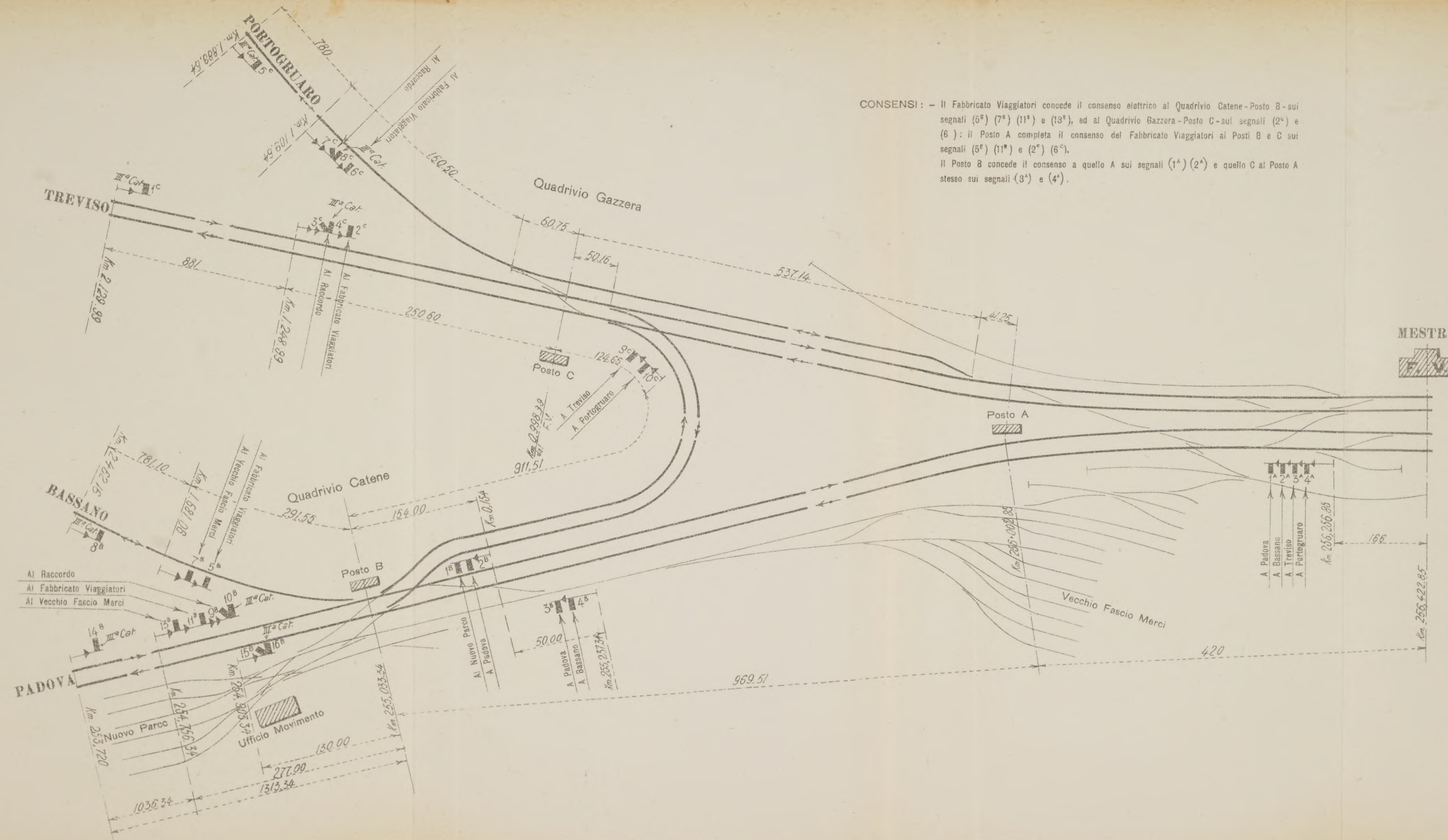
Ufficio Movimento

Nuovo Parco

Vecchio Fascio Merci

Al Raccordo

Al Fabbricato Viaggiatori

Al Vecchio Fascio Merci

CONSENSI: – Il Fabbricato Viaggiatori concede il consenso elettrico al Quadrivio Catene - Posto B - sui segnali (5^B) (7^B) (11^B) e (13^B), ed al Quadrivio Gazzera - Posto C - sui segnali (2^C) e (6): il Posto A completa il consenso del Fabbricato Viaggiatori ai Posti B e C sui segnali (5^B) (11^B) e (2^C) (6^C).
Il Posto B concede il consenso a quello A sui segnali (1^A) (2^A) e quello C al Posto A stesso sui segnali (3^A) e (4^A).

POSTO DI MANOVRA	SEGNALE	CATEGORIA	PROGRESSIVA CHILOMETRICA	FUNZIONE DEL SEGNALE
			STAZIONE CENTRALE DI MESTRE	
A	1	I	Km. 256+256.85 (da Milano)	Comanda alle partenze da Mestre (F.V.) per Padova.
	2	I		» » » » » Bassano.
	3	I		» » » » » Treviso.
	4	I		» » » » » Portogruaro.
			QUADRIVIO CATENE	
B	1	I	Km. 0+154.00 (dal Quadr. Catene).	Comanda ai treni provenienti dal raccordo e diretti al Nuovo Parco.
	2	I		Comanda ai treni provenienti dal raccordo e diretti a Padova.
	3	I	" 255+237.84 (da Milano).	Comanda alle partenze dal vecchio Fascio Merci per Padova.
	4	I		Comanda alle partenze dal vecchio Fascio Merci per Bassano.
	5	I	" 1+681.06 (da Mestre).	Comanda ai treni provenienti da Bassano e diretti al F.V. di Mestre.
	7	I		Comanda ai treni provenienti da Bassano e diretti al vecchio Fascio Merci.
	8	III	" 2+462.16 (da Mestre).	Segnale di III categoria di quelli di protezione 5^B e 7^B verso Bassano.
	9	I	" 254+756.84 (da Milano).	Comanda ai treni provenienti da Padova e diretti al raccordo.
	10	III		Segnale di III categoria di quelli di protezione 9^C e 10^C del quadrivio Gazzera verso il raccordo.
	11	I		Comanda ai treni provenienti da Padova e diretti al F.V. di Mestre.
	13	I		Comanda ai treni provenienti da Padova e diretti al vecchio Fascio Merci.
	14	III	" 253+720.00 (da Milano).	Segnale di III categoria di quelli di protezione 9^B 11^B e 13^B verso Padova.
	15	I	" 254+903.34 (da Milano).	Comanda alle partenze dal nuovo Parco per il raccordo.
	16	III		Segnale di III categoria di quelli di protezione 9^C e 10^C del quadrivio Gazzera verso il raccordo.
			QUADRIVIO GAZZERA	
C	1	III	Km. 2+129.99 (da Mestre).	Segnale di III categoria di quelli di protezione 2^C e 3^C verso Treviso.
	2	I	" 1+248.99 (da Mestre).	Comanda ai treni provenienti da Treviso e diretti al F.V. di Mestre.
	3	I		Comanda ai treni provenienti da Treviso e diretti al raccordo.
	4	III		Segnale di III categoria di quelli di protezione 1^B e 2^B del quadrivio Catene verso il raccordo.
	5	III	" 1+889.64 (da Mestre).	Segnale di III categoria di quelli di protezione 6^C e 7^C verso Portogruaro.
	6	I	" 1+109.64 (da Mestre).	Comanda ai treni provenienti da Portogruaro e diretti al F.V. di Mestre.
	7	I		Comanda ai treni provenienti da Portogruaro e diretti al raccordo.
	8	III		Segnale di III categoria di quelli di protezione 1^B e 2^B del quadrivio Catene verso il raccordo.
	9	I	" 0+911.51 (dal Quadr. Catene).	Comanda ai treni provenienti dal raccordo e diretti verso Treviso.
	10	I		Comanda ai treni provenienti dal raccordo e diretti verso Portogruaro.

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 394-1911.*

SOCIETÀ ANONIMA PER LE FERROVIE DELLA BRIANZA CENTRALE

Ferrovia Monza-Molteno

(Esercitata dalla Società delle Ferrovie Nord Milano)

DIREZIONE DELL'ESERCIZIO: MILANO

Il servizio cumulativo oltrechè alle Ferrovie dello Stato è esteso a tutte le linee staccate della Società Veneta (esclusa la linea Torrebelvicino-Schio-Arsiero) nonchè alle ferrovie Nord Milano, di Reggio Emilia, Suzzara-Ferrara, Santhià-Biella, Bari-Locorotondo, Valle Brembana, Rezzato-Vobarno-Vestone, Valle Seriana, Cremona-Borgo S. Donnino, Reggio d'Emilia-Ciano d'Enza, Lucca-Bagni di Lucca e Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana, Roma-Albano-Nettuno, Roma-Ronciglione-Viterbo, Varese-Porto Ceresio, Alessandria-Ovada, Sondrio-Tirano, Grignasco-Coggiola, Brescia-Iseo e Iseo-Edolo, della Valsugana, Lago Maggiore, Lago di Como « Lariana », ed alla linea Cerignola stazione-Cerignola-Città.

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Servizi cui sono abilitate					Impianti fissi							Distanza dai transiti di	
		Grande veloc.	P. V. accel.	P. V. ordin.	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	Piani caricatori		Bilancie a ponte		Grue fisse		Sagoma limite	Monza	Molteno
							di testa	di fianco	quantità	portata in tonnellate	quantità	portata in tonnellate			
La Santa-Villa S. Fiorano	MONZA-MOLTENO	—	—	—	—	—	T	F	—	—	—	—	S	4	26
Biassono-Lesmo		G (1)	—	P (2)	—	—	T	F	—	—	—	—	S	8	22
Macherio-Canonica		G (1)	—	P (2)	—	—	T	F	—	—	—	—	S	10	20
Triuggio - Ponte Albiate		G	A	P	VB	—	T	F	1	30	1	6	S	12	18
Carate-Calò		—	—	—	—	—	T	F	1	30	1	6	S	14	16
Villa Raverio		G	A	P	VB	—	T	F	1	30	1	6	S	16	14
Besana		G	A	P	VB	—	T	F	1	30	1	6	S	19	11
Renate-Veduggio		G	A	P	VB	—	T	F	1	30	1	6	S	22	8
Cassago-Nibionno-Bulciago		G (1)	—	P (2)	—	—	T	F	—	—	—	—	S	24	6
Costamasnaga		G (1)	—	P (2)	—	—	T	F	—	—	—	—	S	27	3

(1) Limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di kg. 200 ciascuno e composti di colli non superanti i kg. 50 cadauno.

(2) Limitatamente ai trasporti di merci a carro completo con obbligo alle parti di eseguire il carico e lo scarico.

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 394-1911.*

PROSPETTO indicante le quote da riscuotersi per il percorso della Ferrovia Monza-Molteno per il trasporto dei viaggiatori e bagagli a tariffa ridotta in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari.

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Stazioni di allacciamento con la rete principale	Distanze dai transiti Km.	Differenziale *B*		Tariffa speciale per Operai in comitiva	Militari		(*) Bagagli — Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 Kg.
				1ª cl.	3ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	3ª cl.	
La Santa - Villa S. Fiorano	Monza-Molteno	Monza	4	0.30	0.15	0.15	0.15	0.10	0.904
		Molteno	26	1.90	0.90	0.70	0.75	0.40	5.876
Biassono-Lesmo	»	Monza	8	0.60	0.30	0.25	0.25	0.15	1.808
		Molteno	22	1.60	0.75	0.60	0.65	0.35	4.972
Macherio - Canonica	»	Monza	10	0.75	0.35	0.30	0.30	0.15	2.260
		Molteno	20	1.45	0.70	0.55	0.60	0.30	4.520
Triuggio - Ponte Albiate	»	Monza	12	0.90	0.40	0.35	0.35	0.20	2.712
		Molteno	18	1.30	0.60	0.50	0.55	0.30	4.068
Carate-Calò	»	Monza	14	1.05	0.50	0.40	0.40	0.20	3.164
		Molteno	16	1.20	0.55	0.45	0.50	0.25	3.616
Villa Raverio	»	Monza	16	1.20	0.55	0.45	0.50	0.25	3.616
		Molteno	14	1.05	0.50	0.40	0.40	0.20	3.164
Besana	»	Monza	19	1.40	0.65	0.55	0.55	0.30	4.294
		Molteno	11	0.80	0.40	0.30	0.35	0.20	2.486
Renate-Veduggio	»	Monza	22	1.60	0.75	0.60	0.65	0.35	4.972
		Molteno	8	0.60	0.30	0.25	0.25	0.15	1.808
Cassago-Nibionno-Bulciago	»	Monza	24	1.75	0.80	0.65	0.70	0.35	5.424
		Molteno	6	0.45	0.20	0.20	0.20	0.10	1.356
Costamasnaga	»	Monza	27	1.95	0.90	0.75	0.80	0.40	6.102
		Molteno	3	0.25	0.10	0.10	0.10	0.05	0.678

(*) Tasse minime per spedizione:
L. 0.50 per i trasporti bagagli dei militari.
L. 0.70 id. id. id. relativi alle altre concessioni speciali.

Allegato C all'Ordine di Servizio N. 394-1911.

PROSPETTI indicanti i prezzi dei biglietti di Corsa semplice e di Andata e Ritorno in servizio cumulativo con la ferrovia Monza-Molteno.

DA	A	Via	Ripartizione	Biglietti di corsa semplice						Biglietti di andata-ritorno		
				Prezzi per treni diretti o promiscui			Prezzi per treni omnibus					
e viceversa				1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe
			FF. Stato	2.05	1.45	0.95	1.90	1.30	0.85	2.95	2.05	1.35
			FF. Brianza Centrale	0.40	0.40	0.25	0.40	0.40	0.25	0.60	0.60	0.35
Camnago	La Santa-Villa S. Fiorano	Monza	Totale	2.45	1.85	1.20	2.30	1.70	1.10	3.55	2.65	1.70
			FF. Stato	2.05	1.45	0.95	1.90	1.30	0.85	2.95	2.05	1.35
			FF. Brianza Centrale	1.20	1.20	0.65	1.20	1.20	0.65	1.75	1.75	0.95
id.	Triuggio-Ponte Albiate	id.	Totale	3.25	2.65	1.60	3.10	2.50	1.50	4.70	3.80	2.30
			FF. Stato	2.05	1.45	0.95	1.90	1.30	0.85	2.95	2.05	1.35
			FF. Brianza Centrale	1.35	1.35	0.75	1.35	1.35	0.75	2.05	2.05	1.10
id.	Carate-Calò	id.	Totale	3.40	2.80	1.70	3.25	2.65	1.60	5.—	4.10	2.45
			FF. Stato	2.05	1.45	0.95	1.90	1.30	0.85	2.95	2.05	1.35
			FF. Brianza Centrale	1.55	1.55	0.85	1.55	1.55	0.85	2.35	2.35	1.25
id.	Villa Raverio	id.	Totale	3.60	3.—	1.80	3.45	2.85	1.70	5.30	4.40	2.60
			FF. Stato	2.05	1.45	0.95	1.90	1.30	0.85	2.95	2.05	1.35
			FF. Brianza Centrale	1.85	1.85	1.—	1.85	1.85	1.—	2.75	2.75	1.45
id.	Besana	id.	Totale	3.90	3.30	1.95	3.75	3.15	1.85	5.70	4.80	2.80
			FF. Stato	2.05	1.45	0.95	1.90	1.30	0.85	2.95	2.05	1.35
			FF. Brianza Centrale	2.15	2.15	1.15	2.15	2.15	1.15	3.20	3.20	1.70
id.	Renate-Veduggio	id.	Totale	4.20	3.60	2.10	4.05	3.45	2.—	6.15	5.25	3.05

DA	A	Via	Ripartizione	Biglietti di corsa semplice — Prezzi per treni diretti o promiscui			Biglietti di corsa semplice — Prezzi per treni omnibus			Biglietti di andata-ritorno		
e viceversa				1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe
			FF. Stato	0.90	0.65	0.45	0.85	0.60	0.40	1.30	0.90	0.60
			FF. Brianza Centrale	0.40	0.40	0.25	0.40	0.40	0.25	0.60	0.60	0.35
Desio	La Santa-Villa S. Fiorano	Monza	Totale	1.30	1.05	0.70	1.25	1.—	0.65	1.90	1.50	0.95
			FF. Stato	0.90	0.65	0.45	0.85	0.60	0.40	1.30	0.90	0.60
			FF. Brianza Centrale	1.20	1.20	0.65	1.20	1.20	0.65	1.75	1.75	0.95
id.	Triuggio-Ponte Albiate	id.	Totale	2.10	1.85	1.10	2.05	1.80	1.05	3.05	2.65	1.55
			FF. Stato	0.90	0.65	0.45	0.85	0.60	0.40	1.30	0.90	0.60
			FF. Brianza Centrale	1.35	1.35	0.75	1.35	1.35	0.75	2.05	2.05	1.10
id.	Carate-Calò	id.	Totale	2.25	2.—	1.20	2.20	1.95	1.15	3.35	2.95	1.70
			FF. Stato	0.90	0.65	0.45	0.85	0.60	0.40	1.30	0.90	0.60
			FF. Brianza Centrale	1.55	1.55	0.85	1.55	1.55	0.85	2.35	2.35	1.25
id.	Villa Raverio	id.	Totale	2.45	2.20	1.30	2.40	2.15	1.25	3.65	3.25	1.85
			FF. Stato	0.90	0.65	0.45	0.85	0.60	0.40	1.30	0.90	0.60
			FF. Brianza Centrale	1.85	1.85	1.—	1.85	1.85	1.—	2.75	2.75	1.45
id.	Besana	id.	Totale	2.75	2.50	1.45	2.70	2.45	1.40	4.05	3.65	2.05
			FF. Stato	0.90	0.65	0.45	0.85	0.60	0.40	1.30	0.90	0.60
			FF. Brianza Centrale	2.15	2.15	1.15	2.15	2.15	1.15	3.20	3.20	1.70
id.	Renate-Veduggio	id.	Totale	3.05	2.80	1.60	3.—	2.75	1.55	4.50	4.10	2.30

DA	A	Via	Ripartizione	Biglietti di corsa semplice						Biglietti di andata-ritorno		
e viceversa				Prezzi per treni diretti o promiscui			Prezzi per treni omnibus					
				1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe
			FF. Stato	0.65	0.45	0.30	0.60	0.45	0.30	0.95	0.65	0.[illegible]
			FF. Brianza Centrale	0.40	0.40	0.25	0.40	0.40	0.25	0.60	0.60	0.[illegible]
Lissone Muggiò	La Santa-Villa S. Fiorano	Monza	Totale	1.05	0.85	0.55	1.—	0.85	0.55	1.55	1.25	0.[illegible]
			FF. Stato	0.65	0.45	0.30	0.60	0.45	0.30	0.95	0.65	0.[illegible]
			FF. Brianza Centrale	1.20	1.20	0.65	1.20	1.20	0.65	1.75	1.75	0.[illegible]
id.	Triuggio-Ponte Albiate	id.	Totale	1.85	1.65	0.95	1.80	1.65	0.95	2.70	2.40	1.[illegible]
			FF. Stato	0.65	0.45	0.30	0.60	0.45	0.30	0.95	0.65	0.[illegible]
			FF. Brianza Centrale	1.35	1.35	0.75	1.35	1.35	0.75	2.05	2.05	1.[illegible]
id.	Carate Calò	id.	Totale	2.—	1.80	1.05	1.95	1.80	1.05	3.—	2.70	1.[illegible]
			FF. Stato	0.65	0.45	0.30	0.60	0.45	0.30	0.95	0.65	0.[illegible]
			FF. Brianza Centrale	1.55	1.55	0.85	1.55	1.55	0.85	2.35	2.35	1.[illegible]
id.	Villa Raverio	id.	Totale	2.20	2.—	1.15	2.15	2.—	1.15	3.30	3.—	1.[illegible]
			FF. Stato	0.65	0.45	0.30	0.60	0.45	0.30	0.95	0.65	0.[illegible]
			FF. Brianza Centrale	1.85	1.85	1.—	1.85	1.85	1.—	2.75	2.75	1.[illegible]
id.	Besana	id.	Totale	2.50	2.30	1.30	2.45	2.30	1.30	3.70	3.40	1.[illegible]
			FF. Stato	0.65	0.45	0.30	0.60	0.45	0.30	0.95	0.65	0.[illegible]
			FF. Brianza Centrale	2.15	2.15	1.15	2.15	2.15	1.15	3.20	3.20	1.[illegible]
id.	Renate-Veduggio	id.	Totale	2.80	2.60	1.45	2.75	2.60	1.45	4.15	3.85	2.[illegible]

DA	A	Via	Ripartizione	Biglietti di corsa semplice – Prezzi per treni diretti o promiscui – 1ª classe	2ª classe	3ª classe	Prezzi per treni omnibus – 1ª classe	2ª classe	3ª classe	Biglietti di andata-ritorno – 1ª classe	2ª classe	3ª classe
e viceversa												
			FF. Stato	1.40	0.85	0.55	1.25	0.75	0.45	2.—	1.30	0.
			FF. Brianza Centrale	1.85	1.85	1.—	1.85	1.85	1.—	2.75	2.75	1.
Milano C.	Besana	Monza	Totale	3.25	2.70	1.55	3.10	2.60	1.45	4.75	4.05	2.
			FF. Stato	1.40	0.85	0.55	1.25	0.75	0.45	2.—	1.30	0.
			FF. Brianza Centrale	2.15	2.15	1.15	2.15	2.15	1.15	3.20	3.20	1.
id.	Renate-Veduggio	id.	Totale	3.55	3.—	1.70	3.40	2.90	1.60	5.20	4.50	2.
			FF. Stato	1.40	0.85	0.55	1.25	0.75	0.45	2.—	1.30	0.
			FF. Brianza Centrale	2.35	2.35	1.25	2.35	2.35	1.25	3.50	3.50	1.
id.	Cassago - Nibionno-Bulciago	id.	Totale	3.75	3.20	1.80	3.60	3.10	1.70	5.50	4.80	2.
			FF. Stato	1.40	0.85	0.55	1.25	0.75	0.45	2.—	1.30	0.
			FF. Brianza Centrale	2.60	2.60	1.40	2.60	2.60	1.40	3.90	3.90	2.
id.	Costamasnaga	id.	Totale	4.—	3.45	1.95	3.85	3.35	1.85	5.90	5.20	2.
			FF. Stato	1.40	0.85	0.55	1.25	0.75	0.45	2.—	1.30	0.
			FF. Brianza Centrale	2.90	2.90	1.55	2.90	2.90	1.55	4.35	4.35	2.
id.	Molteno	id.	Totale	4.30	3.75	2.10	4.15	3.65	2.—	6.35	5.65	2.
			FF. Stato	1.30	0.90	0.60	1.20	0.85	0.55	1.85	1.30	0.
			FF. Brianza Centrale	0.40	0.40	0.25	0.40	0.40	0.25	0.60	0.60	0.
Seregno	La Santa-Villa S. Fiorano	id.	Totale	1.70	1.30	0.85	1.60	1.25	0.80	2.45	1.90	1.

DA	A	Via	Ripartizione	Biglietti di corsa semplice						Biglietti di andata-ritorno		
				Prezzi per treni diretti o promiscui			Prezzi per treni omnibus					
e viceversa				1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe
			FF. Stato	1. 30	0. 90	0. 60	1. 20	0. 85	0. 55	1. 85	1. 30	0. 85
			FF. Brianza Centrale	1. 20	1. 20	0. 65	1. 20	1. 20	0. 65	1. 75	1. 75	0. 95
Seregno	Triuggio-Ponte Abbiate	Monza	Totale	2. 50	2. 10	1. 25	2. 40	2. 05	1. 20	3. 60	3. 05	1. 80
			FF. Stato	1. 30	0. 90	0. 60	1. 20	0. 85	0. 55	1. 85	1. 30	0. 85
			FF. Brianza Centrale	1. 35	1. 35	0. 75	1. 35	1. 35	0. 75	2. 05	2. 05	1. 10
id.	Carate-Calò	id.	Totale	2. 65	2. 25	1. 35	2. 55	2. 20	1. 30	3. 90	3. 35	1. 95
			FF. Stato	1. 30	0. 90	0. 60	1. 20	0. 85	0. 55	1. 85	1. 30	0. 85
			FF. Brianza Centrale	1. 55	1. 55	0. 85	1. 55	1. 55	0. 85	2. 35	2. 35	1. 25
id.	Villa Raverio	id.	Totale	2. 85	2. 45	1. 45	2. 75	2. 40	1. 40	4. 20	3. 65	2. 10
			FF. Stato	1. 30	0. 90	0. 60	1. 20	0. 85	0. 55	1. 85	1. 30	0. 85
			FF. Brianza Centrale	1. 85	1. 85	1. —	1. 85	1. 85	1. 00	2. 75	2. 75	1. 45
id.	Besana	id.	Totale	3. 15	2. 75	1. 60	3. 05	2. 70	1. 55	4. 60	4. 05	2. 30
			FF. Stato	1. 30	0. 90	0. 60	1. 20	0. 85	0. 55	1. 85	1. 30	0. 85
			FF. Brianza Centrale	2. 15	2. 15	1. 15	2. 15	2. 15	1. 15	3. 20	3. 20	1. 70
id.	Renate - Veduggio	id.	Totale	3. 45	3. 05	1. 75	3. 35	3. —	1. 70	5. 05	4. 50	2. 55
			FF. Stato	—	—	—	0. 65	0. 40	0. 20	1. —	0. 65	0. 35
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	0. 40	0. 40	0. 25	0. 60	0. 60	0. 35
Sesto Giovanni	La Santa-Villa S. Fiorano	id.	Totale	—	—	—	1. 05	0. 80	0. 45	1. 60	1. 25	0. 70

DA	A	Via	Ripartizione	Biglietti di corsa semplice						Biglietti di andata-ritorno		
				Prezzi per treni diretti o promiscui			Prezzi per treni omnibus					
e viceversa				1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe
			FF. Stato	—	—	—	0.65	0.40	0.20	1.—	0.65	0.35
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	1.20	1.20	0.65	1.75	1.75	0.95
Sesto S. Giovanni	Triuggio-Ponte Albiate	Monza	Totale	—	—	—	1.85	1.60	0.85	2.75	2.40	1.30
			FF. Stato	—	—	—	0.65	0.40	0.20	1.—	0.65	0.35
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	1.35	1.35	0.75	2.05	2.05	1.10
id.	Carate-Calò	id.	Totale	—	—	—	2.—	1.75	0.95	3.05	2.70	1.45
			FF. Stato	—	—	—	0.65	0.40	0.20	1.—	0.65	0.35
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	1.55	1.55	0.85	2.35	2.35	1.25
id.	Villa Raverio	id.	Totale	—	—	—	2.20	1.95	1.05	3.35	3.—	1.60
			FF. Stato	—	—	—	0.65	0.40	0.20	1.—	0.65	0.35
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	2.15	2.15	1.15	3.20	3.20	1.70
id.	Renate-Veduggio	id.	Totale	—	—	—	2.80	2.55	1.35	4.20	3 85	2.05
			FF. Stato	—	—	—	0.65	0.40	0.20	1.—	0.65	0.35
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	1.85	1.85	1.—	2.75	2.75	1.45
id.	Besana	id.	Totale	—	—	—	2.50	2.25	1.20	3.75	3.40	1.80

DA	A	Via	Ripartizione	Biglietti di corsa semplice – Prezzi per treni diretti o promiscui – 1ª classe	2ª classe	3ª classe	Prezzi per treni omnibus – 1ª classe	2ª classe	3ª classe	Biglietti di andata-ritorno – 1ª classe	2ª classe	3ª classe
e viceversa												
			FF. Stato	—	—	—	2.70	1.90	1.25	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	0.80	0.80	0.45	—	—	—
Albate Camerlata	Renate-Veduggio	Molteno	Totale	—	—	—	3.50	2.70	1.70	—	—	—
			FF. Stato	—	—	—	2.70	1.90	1.25	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	1.10	1.10	0.60	—	—	—
id.	Besana	id.	Totale	—	—	—	3.80	3.—	1.85	—	—	—
			FF. Stato	—	—	—	2.70	1.90	1.25	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	1.35	1.35	0.75	—	—	—
id.	Villa Raverio	id.	Totale	—	—	—	4.05	3.25	2.—	—	—	—
			FF. Stato	—	—	—	2.70	1.90	1.25	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	1.55	1.55	0.85	—	—	—
id.	Carate-Calò	id.	Totale	—	—	—	4.25	3.45	2.10	—	—	—
			FF. Stato	—	—	—	2.70	1.90	1.25	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	1.75	1.75	0.95	—	—	—
id.	Triuggio-Ponte Albiate	id.	Totale	—	—	—	4.45	3.65	2.20	—	—	—
			FF. Stato	4.95	3.50	2.25	4.65	3.25	2.10	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	0.80	0.80	0.45	0.80	0.80	0.45	—	—	—
Bellano	Renate-Veduggio	id.	Totale	5.75	4.30	2.70	5.45	4.05	2.55	—	—	—

DA	A	Via	Ripartizione	Biglietti di corsa semplice – Prezzi per treni diretti o promiscui – 1ª classe	2ª classe	3ª classe	Prezzi per treni omnibus – 1ª classe	2ª classe	3ª classe	Biglietti di andata-ritorno – 1ª classe	2ª classe	3ª classe
e viceversa												
			FF. Stato	4.95	3.50	2.25	4.65	3.25	2.10	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	1.10	1.10	0.60	1.10	1.10	0.60	—	—	—
Bellano	Besana	Molteno	Totale	6.05	4.60	2.85	5.75	4.35	2.70	—	—	—
			FF. Stato	4.95	3.50	2.25	4.65	3.25	2.10	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	1.35	1.35	0.75	1.35	1.35	0.75	—	—	—
id.	Villa Raverio	id.	Totale	6.30	4.85	3.—	6.—	4.60	2.85	—	—	—
			FF. Stato	4.95	3.50	2.25	4.65	3.25	2.10	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	1.55	1.55	0.85	1.55	1.55	0.85	—	—	—
id.	Carate-Calò	id.	Totale	6.50	5.05	3.10	6.20	4.80	2.95	—	—	—
			FF. Stato	4.95	3.50	2.25	4.65	3.25	2.10	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	1.75	1.75	0.95	1.75	1.75	0.95	—	—	—
id.	Triuggio-Ponte Albiate	id.	Totale	6.70	5.25	3.20	6.40	5.—	3.05	—	—	—
			FF. Stato	4.95	3.50	2.25	4.65	3.25	2.10	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	2.50	2.50	1.35	2.50	2.50	1.35	—	—	—
id.	La Santa-Villa S. Fiorano	id.	Totale	7.45	6.—	3.60	7.15	5.75	3.45	—	—	—
			FF. Stato	—	—	—	1.90	1.30	0.85	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	0.80	0.80	0.45	—	—	—
Cantù	Renate-Veduggio	id.	Totale	—	—	—	2.70	2.10	1.30	—	—	—

DA	A	Via	Ripartizione	Biglietti di corsa semplice						Biglietti di andata-ritorno		
				Prezzi per treni diretti o promiscui			Prezzi per treni omnibus					
e viceversa				1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe
			FF. Stato	—	—	—	1.90	1.30	0.85	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	1.10	1.10	0.60	—	—	—
Cantù	Besana	Molteno	Totale	—	—	—	3.00	2.40	1.45	—	—	—
			FF. Stato	—	—	—	1.90	1.30	0.85	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	1.35	1.35	0.75	—	—	—
id.	Villa Raverio	id.	Totale	—	—	—	3.25	2.65	1.60	—	—	—
			FF. Stato	—	—	—	1.90	1.30	0.85	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	1.55	1.55	0.85	—	—	—
id.	Carate-Calò	id.	Totale	—	—	—	3.45	2.85	1.70	—	—	—
			FF. Stato	—	—	—	1.90	1.30	0.85	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	1.75	1.75	0.95	—	—	—
id.	Triuggio-Ponte-Albiate	id.	Totale	—	—	—	3.65	3.05	1.80	—	—	—
			FF. Stato	—	—	—	1.90	1.30	0.85	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	2.50	2.50	1.35	—	—	—
id.	La Santa-Villa S. Fiorano	id.	Totale	—	—	—	4.40	3.80	2.20	—	—	—
			FF. Stato	—	—	—	0.35	0.25	0.20	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	0.80	0.80	0.45	—	—	—
Casletto Rogeno	Renate-Veduggio	id.	Totale	—	—	—	1.15	1.05	0.65	—	—	—

DA	A	Via	Ripartizione	Biglietti di corsa semplice – Prezzi per treni diretti o promiscui – 1ª classe	2ª classe	3ª classe	Biglietti di corsa semplice – Prezzi per treni omnibus – 1ª classe	2ª classe	3ª classe	Biglietti di andata-ritorno – 1ª classe	2ª classe	3ª classe
e viceversa												
			FF. Stato	—	—	—	0.35	0.25	0.20	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	1.10	1.10	0.60	—	—	—
Casletto Rogeno	Besana	Molteno	Totale	—	—	—	1.45	1.35	0.80	—	—	—
			FF. Stato	—	—	—	0.35	0.25	0.20	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	1.35	1.35	0.75	—	—	—
id.	Villa Raverio	id.	Totale	—	—	—	1.70	1.60	0.95	—	—	—
			FF. Stato	—	—	—	0.35	0.25	0.20	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	1.55	1.55	0.85	—	—	—
id.	Carate-Calò	id.	Totale	—	—	—	1.90	1.80	1.05	—	—	—
			FF. Stato	—	—	—	0.35	0.25	0.20	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	1.75	1.75	0.95	—	—	—
id.	Triuggio-Ponte Albiate	id.	Totale	—	—	—	2.10	2.—	1.15	—	—	—
			FF. Stato	—	—	—	0.35	0.25	0.20	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	2.50	2.50	1.35	—	—	—
id.	La Santa-Villa S. Fiorano	id.	Totale	—	—	—	2.85	2.75	1.55	—	—	—
			FF. Stato	3.95	2.80	1.80	3.85	2.70	1.75	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	0.80	0.80	0.45	0.80	0.80	0.45	—	—	—
Chiasso	Renate-Veduggio	id.	Totale	4.75	3.60	2.25	4.65	3.50	2.20	—	—	—

DA	A	Via	Ripartizione	Biglietti di corsa semplice						Biglietti di andata-ritorno		
				Prezzi per treni diretti o promiscui			Prezzi per treni omnibus					
e viceversa				1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe
			FF. Stato	3.95	2.80	1.80	3.85	2.70	1.75	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	1.10	1.10	0.60	1.10	1.10	0.60	—	—	—
Chiasso	Besana	Molteno	Totale	5.05	3.90	2.40	4.95	3.80	2.35	—	—	—
			FF. Stato	3.95	2.80	1.80	3.85	2.70	1.75	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	1.35	1.35	0.75	1.35	1.35	0.75	—	—	—
id.	Villa Raverio	id.	Totale	5.30	4.15	2.55	5.20	4.05	2.50	—	—	—
			FF. Stato	3.95	2.80	1.80	3.85	2.70	1.75	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	1.55	1.55	0.85	1.55	1.55	0.85	—	—	—
id.	Carate-Calò	id.	Totale	5.50	4.35	2.65	5.40	4.25	2.60	—	—	—
			FF. Stato	3.95	2.80	1.80	3.85	2.70	1.75	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	1.75	1.75	0.95	1.75	1.75	0.95	—	—	—
id.	Triuggio-Ponte Albiate	id.	Totale	5.70	4.55	2.75	5.60	4.45	2.70	—	—	—
			FF. Stato	10.20	7.15	4.65	9.40	6.60	4.25	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	0.80	0.80	0.45	0.80	0.80	0.45	—	—	—
Chiavenna	Renate-Veduggio	id.	Totale	11.—	7.95	5.10	10.20	7.40	4.70	—	—	—
			FF. Stato	10.20	7.15	4.65	9.40	6.60	4.25	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	1.10	1.10	0.60	1.10	1.10	0.60	—	—	—
id.	Besana	id.	Totale	11.30	8.25	5.25	10.50	7.70	4.85	—	—	—

DA	A	Via	Ripartizione	Biglietti di corsa semplice – Prezzi per treni diretti o promiscui – 1ª classe	2ª classe	3ª classe	Biglietti di corsa semplice – Prezzi per treni omnibus – 1ª classe	2ª classe	3ª classe	Biglietti di andata-ritorno – 1ª classe	2ª classe	3ª classe
e viceversa												
			FF. Stato	10.20	7.15	4.65	9.40	6.60	4.25	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	1.35	1.35	0.75	1.35	1.35	0.75	—	—	—
Chiavenna	Villa Raverio	Molteno	Totale	11.55	8.50	5.40	10.75	7.95	5.—	—	—	—
			FF. Stato	10.20	7.15	4.65	9.40	6.60	4.25	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	1.55	1.55	0.85	1.55	1.55	0.85	—	—	—
id.	Carate Calò	id.	Totale	11.75	8.70	5.50	10.95	8.15	5.10	—	—	—
			FF. Stato	10.20	7.15	4.65	9.40	6.60	4.25	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	1.75	1.75	0.95	1.75	1.75	0.95	—	—	—
id.	Triuggio-Ponte Albiate	id.	Totale	11.95	8.90	5.60	11.15	8.35	5.20	—	—	—
			FF. Stato	10.20	7.15	4.65	9.40	6.60	4.25	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	2.50	2.50	1.35	2.50	2.50	1.35	—	—	—
id.	La Santa-Villa S. Fiorano	id.	Totale	12.70	9.65	6.—	11.90	9.10	5.60	—	—	—
			FF. Stato	6.75	4.75	3.05	6.30	4.40	2.85	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	0.80	0.80	0.45	0.80	0.80	0.45	—	—	—
Colico	Renate-Veduggio	id.	Totale	7.55	5.55	3.50	7.10	5.20	3.30	—	—	—
			FF. Stato	6.75	4.75	3.05	6.30	4.40	2.85	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	1.10	1.10	0.60	1.10	1.10	0.60	—	—	—
id.	Besana	id.	Totale	7.85	5.85	3.65	7.40	5.50	3.45	—	—	—

DA	A	Via	Ripartizione	Biglietti di corsa semplice						Biglietti di andata-ritorno		
				Prezzi per treni diretti o promiscui			Prezzi per treni omnibus					
e viceversa				1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe
			FF. Stato	6.75	4.75	3.05	6.30	4.40	2.85	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	1.35	1.35	0.75	1.35	1.35	0.75	—	—	—
Colico	Villa Raverio	Molteno	Totale	8.10	6.10	3.80	7.65	5.75	3.60	—	—	—
			FF. Stato	6.75	4.75	3.05	6.30	4.40	2.85	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	1.55	1.55	0.85	1.55	1.55	0.85	—	—	—
id.	Carate-Calò	id.	Totale	8.30	6.30	3.90	7.85	5.95	3.70	—	—	—
			FF. Stato	6.75	4.75	3.05	6.30	4.40	2.85	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	1.75	1.75	0.95	1.75	1.75	0.95	—	—	—
id.	Triuggio-Ponte Albiate	id.	Totale	8.50	6.50	4.—	8.05	6.15	3.80	—	—	—
			FF. Stato	6.75	4.75	3.05	6.30	4.40	2.85	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	2.50	2.50	1.35	2.50	2.50	1.35	—	—	—
id.	La Santa-Villa S. Fiorano	id.	Totale	9.25	7.25	4.40	8.80	6.90	4.20	—	—	—
			FF. Stato	—	—	—	3.25	2.30	1.50	4.90	3.45	2.20
			FF. Brianza Centrnle	—	—	—	0.30	0.30	0.20	0.45	0.45	0.25
Como S. Giovanni	Costamasnaga	id.	Totale	—	—	—	3.55	2.60	1.70	5.35	3.90	2.45
			FF. Stato	—	—	—	3.25	2.30	1.50	4.90	3.45	2.20
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	0.60	0.60	0.35	0.90	0.90	0.50
id.	Cassago-Nibionno-Bulciago	id.	Totale	—	—	—	3.85	2.90	1.85	5.80	4.35	2.70

DA	A	Via	Ripartizione	Biglietti di corsa semplice						Biglietti di andata-ritorno		
				Prezzi per treni diretti o promiscui			Prezzi per treni omnibus					
e viceversa				1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe
			FF. Stato	—	—	—	3.25	2.30	1.50	4.90	3.45	2.2
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	0.80	0.80	0.45	1.20	1.20	0.6
Como-S. Giovanni	Renate-Veduggio	Molteno	Totale	—	—	—	4.05	3.10	1.95	6.10	4.65	2.8
			FF. Stato	—	—	—	3.25	2.30	1.50	4.90	3.45	2.2
			EF. Brianza Centrale	—	—	—	1.10	1.10	0.60	1.60	1.60	0.8
id.	Besana	id.	Totale	—	—	—	4.35	3.40	2.10	6.50	5.05	3.0
			FF. Stato	—	—	—	3.25	2.30	1.50	4.90	3.45	2.2
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	1.35	1.35	0.75	2.05	2.05	1.1
id.	Villa Raverio	id.	Totale	—	—	—	4.60	3.65	2.25	6.95	5.50	3.3
			FF. Stato	—	—	—	3.25	2.30	1.50	4.90	3.45	2.2
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	1.55	1.55	0.85	2.35	2.35	1.2
id.	Carate-Calò	id.	Totale	—	—	—	4.80	3.85	2.35	7.25	5.80	3.4
			FF. Stato	—	—	—	3.25	2.30	1.50	4.90	3.45	2.2
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	1.75	1.75	0.95	2.60	2.60	1.4
id.	Triuggio-Ponte Albiate	id.	Totale	—	—	—	5.—	4.05	2.45	7.50	6.05	3.6
			FF. Stato	—	—	—	1.75	1.25	0.80	2.65	1.85	1.2
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	0.30	0.30	0.20	0.45	0.45	0.2
Lecco	Costamasnaga	id.	Totale	—	—	—	2.05	1.55	1.—	3.10	2.30	1.4

DA	A	Via	Ripartizione	Biglietti di corsa semplice						Biglietti di andata-ritorno		
				Prezzi per treni diretti o promiscui			Prezzi per treni omnibus					
e viceversa				1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe
			FF. Stato	—	—	—	1.75	1.25	0.80	2.65	1.85	1.20
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	0.60	0.60	0.35	0.90	0.90	0.50
Lecco	Cassago - Nibionno - Bulciago	Molteno	Totale	—	—	—	2.35	1.85	1.15	3.55	2.75	1.70
			FF. Stato	—	—	—	1.75	1.25	0.80	2.65	1.85	1.20
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	0.80	0.80	0.45	1.20	1.20	0.65
id.	Renate - Veduggio	id.	Totale	—	—	—	2.55	2.05	1.25	3.85	3.05	1.85
			FF. Stato	—	—	—	1.75	1.25	0.80	2.65	1.85	1.20
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	1.10	1.10	0.60	1.60	1.60	0.85
id.	Besana	id.	Totale	—	—	—	2.85	2.35	1.40	4.25	3.45	2.05
			FF. Stato	—	—	—	1.75	1.25	0.80	2.65	1.85	1.20
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	1.35	1.35	0.75	2.05	2.05	1.10
id.	Villa Raverio	id.	Totale	—	—	—	3.10	2.60	1.55	4.70	3.90	2.30
			FF. Stato	—	—	—	1.75	1.25	0.80	2.65	1.85	1.20
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	1.55	1.55	0.85	2.35	2.35	1.25
id.	Carate-Calò	id.	Totale	—	—	—	3.30	2.80	1.65	5.—	4.20	2.45
			FF. Stato	—	—	—	1.75	1.25	0.80	2.65	1.85	1.20
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	1.75	1.75	0.95	2.60	2.60	1.40
id.	Triuggio - Ponte Albiate	id.	Totale	—	—	—	3.50	3.—	1.75	5.25	4.45	2.60

DA	A	Via	Ripartizione	Biglietti di corsa semplice						Biglietti di andata-ritorn		
				Prezzi per treni diretti o promiscui			Prezzi per treni omnibus					
e viceversa				1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe
			FF. Stato	—	—	—	1.75	1.25	0.80	2.65	1.85	1.
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	1.95	1.95	1.05	2.90	2.90	1.
Lecco	Macherio-Canonica	Molteno	Totale	—	—	—	3.70	3.20	1.85	5.55	4.75	2.
			FF. Stato	—	—	—	1.75	1.25	0.80	2.65	1.85	1.
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	2.15	2.15	1.15	3.20	3.20	1.
id.	Biassono-Lesmo	id.	Totale	—	—	—	3.90	3.40	1.95	5.85	5.05	2.
			FF. Stato	—	—	—	1.75	1.25	0.80	2.65	1.85	1.
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	2.50	2.50	1.35	3.75	3.75	2.
id.	La Santa-Villa S. Fiorano	id.	Totale	—	—	—	4.25	3.75	2.15	6.40	5.60	3.
			FF. Stato	—	—	—	0.70	0.50	0.35	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	0.80	0.80	0.45	—	—	—
Merone P. Nuovo	Renate-Veduggio	id.	Totale	—	—	—	1.50	1.30	0.80	—	—	—
			FF. Stato	—	—	—	0.70	0.50	0.35	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	1.10	1.10	0.60	—	—	—
id.	Besana	id.	Totale	—	—	—	1.80	1.60	0.95	—	—	—
			FF. Stato	—	—	—	0.70	0.50	0.35	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	1.35	1.35	0.75	—	—	—
id.	Villa Raverio	id.	Totale	—	—	—	2.05	1.85	1.10	—	—	—

DA	A	Via	Ripartizione	Biglietti di corsa semplice – Prezzi per treni diretti o promiscui 1ª classe	2ª classe	3ª classe	Prezzi per treni omnibus 1ª classe	2ª classe	3ª classe	Biglietti di andata-ritorno 1ª classe	2ª classe	3ª classe
e viceversa												
			FF. Stato	—	—	—	0.70	0.50	0.35	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	1.55	1.55	0.85	—	—	—
Merone-Ponte Nuovo	Carate-Calò	Molteno	Totale	—	—	—	2.25	2.05	1.20	—	—	—
			FF. Stato	—	—	—	0.70	0.50	0.35	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	1.75	1.75	0.95	—	—	—
id.	Triuggio-Ponte Albiate	id.	Totale	—	—	—	2.45	2.25	1.30	—	—	—
			FF. Stato	—	—	—	0.70	0.50	0.35	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	2.50	2.50	1.35	—	—	—
id.	La Santa-Villa S. Fiorano	id.	Totale	—	—	—	3.20	3.—	1.70	—	—	—
			FF. Stato	—	—	—	0.50	0.35	0.25	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	0.80	0.80	0.45	—	—	—
Mojana	Renate-Veduggio	id.	Totale	—	—	—	1.30	1.15	0.70	—	—	—
			FF. Stato	—	—	—	0.50	0.35	0.25	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	1.10	1.10	0.60	—	—	—
id.	Besana	id.	Totale	—	—	—	1.60	1.45	0.85	—	—	—
			FF. Stato	—	—	—	0.50	0.35	0.25	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	1.35	1.35	0.75	—	—	—
id.	Villa Raverio	id.	Totale	—	—	—	1.85	1.70	1.—	—	—	—

DA	A	Via	Ripartizione	Biglietti di corsa semplice						Biglietti di andata-ritorno		
				Prezzi per treni diretti o promiscui			Prezzi per treni omnibus					
e viceversa				1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe
			FF. Stato	—	—	—	0.50	0.35	0.25	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	1.55	1.55	0.85	—	—	—
Mojana	Carate-Calò	Molteno	Totale	—	—	—	2.05	1.90	1.10	—	—	—
			FF. Stato	—	—	—	0.50	0.35	0.25	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	1.75	1.75	0.95	—	—	—
id.	Triuggio-Ponte Albiate	id.	Totale	—	—	—	2.25	2.10	1.20	—	—	—
			FF. Stato	—	—	—	0.50	0.35	0.25	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	2.50	2.50	1.35	—	—	—
id.	La Santa-Villa S. Fiorano	id.	Totale	—	—	—	3.—	2.85	1.60	—	—	—
			FF. Stato	8.80	6.15	4.—	8.15	5.70	3.70	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	0.80	0.80	0.45	0.80	0.80	0.45	—	—	—
Morbegno	Renate-Veduggio	id.	Totale	9.60	6.95	4.45	8.95	6.50	4.15	—	—	—
			FF. Stato	8.80	6.15	4.—	8.15	5.70	3.70	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	1.10	1.10	0.60	1.10	1.10	0.60	—	—	—
id.	Besana	id.	Totale	9.90	7.25	4.60	9.25	6.80	4.30	—	—	—
			FF. Stato	8.80	6.15	4.—	8.15	5.70	3.70	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	1.35	1.35	0.75	1.35	1.35	0.75	—	—	—
id.	Villa Raverio	id.	Totale	10.15	7.50	4.75	9.50	7.05	4.45	—	—	—

DA	A	Via	Ripartizione	Biglietti di corsa semplice						Biglietti di andata-ritorno		
				Prezzi per treni diretti o promiscui			Prezzi per treni omnibus					
e viceversa				1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe
			FF. Stato	8.80	6.15	4.—	8.15	5.70	3.70	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	1.55	1.55	0.85	1.55	1.55	0.85	—	—	—
Morbegno	Carate-Calò	Molteno	Totale	10.35	7.70	4.85	9.70	7.25	4.55	—	—	—
			FF. Stato	8.80	6.15	4.—	8.15	5.70	3.70	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	1.75	1.75	0.95	1.75	1.75	0.95	—	—	—
id.	Triuggio-Ponte Albiate	id.	Totale	10.[illegible]5	7.90	4.95	9.90	7.45	4.65	—	—	—
			FF. Stato	8.80	6.15	4.—	8.15	5.70	3.70	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	2.50	2.50	1.35	2.50	2.50	1.35	—	—	—
id.	La Santa-Villa S. Fiorano	id.	Totale	11.30	8.65	5.35	10.65	8.20	5.05	—	—	—
			FF. Stato	—	—	—	0.35	0.25	0.20	0.55	0 40	0.25
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	0.80	0.80	0.45	1.20	1.20	0.65
Oggiono	Renate-Veduggio	id.	Totale	—	—	—	1.15	1.05	0.65	1.75	1.60	0.90
			FF. Stato	—	—	—	0.35	0.25	0.20	0.55	0.40	0.25
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	1.10	1.10	0.60	1.60	1.60	0.85
id.	Besana	id.	Totale	—	—	—	1.45	1.35	0.80	2.15	2.—	1.10
			FF. Stato	—	—	—	0.35	0.25	0.20	0.55	0.10	0.25
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	1.35	1.35	0.75	2.05	2.05	1.10
id.	Villa Raverio	id.	Totale	—	—	—	1.70	1.60	0.95	2.60	2.45	1.35

DA	A	Via	Ripartizione	Biglietti di corsa semplice						Biglietti di andata-ritorno		
e viceversa				Prezzi per treni diretti o promiscui			Prezzi per treni omnibus					
				1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe
			FF. Stato	—	—	—	0. 35	0. 25	0. 20	0. 55	0. 40	0. 25
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	1. 55	1. 55	0. 85	2. 35	2. 35	1. 25
Oggiono	Carate-Calò	Molteno	Totale	—	—	—	1. 90	1. 80	1. 05	2. 90	2. 75	1. 50
			FF. Stato	—	—	—	0. 35	0. 25	0. 20	0. 55	0. 40	0. 25
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	1. 75	1. 75	0. 95	2. 60	2. 60	1. 40
id.	Triuggio-Ponte Albiate	id.	Totale	—	—	—	2. 10	2. 00	1. 15	3. 15	3. —	1. 65
			FF. Stato	—	—	—	0. 35	0. 25	0. 20	0. 55	0. 40	0. 25
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	2. 50	2. 50	1. 35	3. 75	3. 75	2. —
id.	La Santa-Villa S. Fiorano	id.	Totale	—	—	—	2. 85	2. 75	1. 55	4. 30	4. 15	2. 25
			FF. Stato	4. 55	3. 20	2. 10	4. 30	3. 05	1. 95	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	0. 80	0. 80	0. 45	0. 80	0. 80	0. 45	—	—	—
Perledo Varenna	Renate-Veduggio	id.	Totale	5. 35	4. —	2. 55	5. 10	3. 85	2. 40	—	—	—
			FF. Stato	4. 55	3. 20	2. 10	4. 30	3. 05	1. 95	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	1. 10	1. 10	0. 60	1. 10	1. 10	0. 60	—	—	—
id.	Besana	id.	Totale	5. 65	4. 30	2. 70	5. 40	4. 15	2. 55	—	—	—
			FF. Stato	4. 55	3. 20	2. 10	4. 30	3. 05	1. 95	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	1. 35	1. 35	0. 75	1. 35	1. 35	0. 75	—	—	—
id.	Villa Raverio	id.	Totale	5. 90	4. 55	2. 85	5. 65	4. 40	2. 70	—	—	—

DA (e viceversa)	A (e viceversa)	Via	Ripartizione	Biglietti di corsa semplice – Prezzi per treni diretti o promiscui – 1ª classe	2ª classe	3ª classe	Prezzi per treni omnibus – 1ª classe	2ª classe	3ª classe	Biglietti di andata-ritorno – 1ª classe	2ª classe	3ª classe
Sondrio	Carate - Calò	Molteno	FF. Stato	11.95	8.40	5.45	11.05	7.75	5.—	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	1.55	1.55	0.85	1.55	1.55	0.85	—	—	—
			Totale	13.50	9.95	6.30	12.60	9.30	5.85	—	—	—
id.	Triuggio - Ponte Albiate	id.	FF. Stato	11.95	8.40	5.45	11.05	7.75	5.—	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	1.75	1.75	0.95	1.75	1.75	0.95	—	—	—
			Totale	13.70	10.15	6.40	12.80	9.50	5.95	—	—	—
id.	La Santa - Villa S. Fiorano	id.	FF. Stato	11.95	8.40	5.45	11.05	7.75	5.—	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	2.50	2.50	1.35	2.50	2.50	1.35	—	—	—
			Totale	14.45	10.90	6.80	13.55	10.25	6.35	—	—	—
Valmadrera	Renate - Veduggio	id.	FF. Stato	—	—	—	1.30	0.90	0.60	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	0.80	0.80	0.45	—	—	—
			Totale	—	—	—	2.10	1.70	1.05	—	—	—
id.	Besana	id.	FF. Stato	—	—	—	1.30	0.90	0.60	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	1.10	1.10	0.60	—	—	—
			Totale	—	—	—	2.40	2.—	1.20	—	—	—
id.	Villa Raverio	id.	FF. Stato	—	—	—	1.30	0.90	0.60	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	1.35	1.35	0.75	—	—	—
			Totale	—	—	—	2.65	2.25	1.35	—	—	—

DA	A	Via	Ripartizione	Biglietti di corsa semplice – Prezzi per treni diretti o promiscui – 1ª classe	2ª classe	3ª classe	Prezzi per treni omnibus – 1ª classe	2ª classe	3ª classe	Biglietti di andata-ritorno – 1ª classe	2ª classe	3ª classe
e viceversa												
Valmadrera	Carate-Calò	Molteno	FF. Stato	—	—	—	1.30	0.90	0.60	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	1.55	1.55	0.85	—	—	—
			Totale	—	—	—	2.85	2.45	1.45	—	—	—
id.	Triuggio-Ponte Albiate	id.	FF. Stato	—	—	—	1.30	0.90	0.60	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	1.75	1.75	0.95	—	—	—
			Totale	—	—	—	3.05	2.65	1.55	—	—	—
id.	La Santa-Villa S. Fiorano	id.	FF. Stato	—	—	—	1.30	0.90	0.60	—	—	—
			FF. Brianza Centrale	—	—	—	2.50	2.50	1.35	—	—	—
			Totale	—	—	—	3.80	3.40	1.95	—	—	—

Allegato **D** *all'Ordine di Servizio N. 394-1911.*

PROSPETTO indicante le quote da riscuotersi sul percorso della Ferrovia Monza-Molteno per il trasporto dei bagagli e dei cani a tariffa ordinaria.

Dal transito di MONZA	Km.	Tassa per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata	Cani Prezzo per capo (*)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100		
La Santa - Villa S. Fiorano	4	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	1.68	0.10
Biassono-Lesmo.	8	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	3.36	0.20
Macherio - Canonica	10	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	4.20	0.25
Triuggio - Ponte Albiate	12	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.55	5.04	0.30
Carate-Calò . .	14	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.55	0.60	5.88	0.30
Villa Raverio .	16	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.55	0.65	0.70	6.72	0.35
Besana . . .	19	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.60	0.65	0.75	0.80	7.98	0.40
Renate-Veduggio	22	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.60	0.65	0.75	0.75	0.95	9.24	0.50
Cassago - Nibionno-Bulciago	24	0.50	0.50	0.50	0.50	0.55	0.65	0.75	0.85	0.95	1.05	10.08	0.55
Costamasnaga .	27	0.50	0.50	0.50	0.50	0.60	0.70	0.80	0.95	1.05	1.15	11.34	0.60

(*) Tassa minima per spedizione L. **0.50.**

Segue *Allegato* **D**

Dal transito di MOLTENO	Km.	Tassa per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata	Cani Prezzo per capo (*)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100		
Costamasnaga .	3	0. 50	0. 50	0. 50	0. 50	0. 50	0. 50	0. 50	0. 50	0.50	0.50	1.26	0.10
Cassago - Nibionno-Bulciago	6	0. 50	0. 50	0. 50	0. 50	0. 50	0. 50	0. 50	0. 50	0.50	0 50	2.52	0.15
Renate-Veduggio	8	0. 50	0. 50	0. 50	0. 50	0. 50	0. 50	0. 50	0. 50	0.50	0.50	3.36	0.20
Besana . . .	11	0. 50	0. 50	0. 50	0. 50	0. 50	0. 50	0. 50	0. 50	0.50	0.50	4.62	0.25
Villa Raverio .	14	0. 50	0. 50	0. 50	0. 50	0. 50	0. 50	0. 50	0. 50	0.55	0.60	5.88	0.30
Carate-Calò . .	16	0. 50	0. 50	0. 50	0. 50	0. 50	0. 50	0. 50	0. 55	0.65	0.70	6.72	0.35
Triuggio - Ponte Albiate	18	0. 50	0. 50	0. 50	0. 50	0. 50	0. 50	0. 55	0. 65	0.70	0.80	7.56	0.40
Macherio - Canonica	20	0. 50	0. 50	0. 50	0. 50	0. 50	0. 55	0. 60	0. 70	0.80	0.85	8.40	0.45
Biassono - Lesmo	22	0. 50	0. 50	0. 50	0. 50	0. 50	0. 60	0. 65	0. 75	0.85	0.95	9.24	0.50
La Santa - Villa S. Fiorano	26	0. 50	0. 50	0. 50	0. 50	0. 55	0. 70	0. 80	0. 90	1.00	1.10	10.92	0.60

(*) Tassa minima per spedizione L. 0.50.

Ordine di Servizio N. 12.[v] (Servizio I).

Biglietti e buoni bagaglio pel 1912.

I.

Col 31 dicembre 1911 *cesserà l'emissione* dei sottoindicati recapiti di modello 1911, che verranno sostituiti, nel nuovo anno, da altri di modello pressochè corrispondente, col millesimo 1912:

a) Carte di libera circolazione serie A e At e permessi permanenti di compartimento riservato.

Avranno l'indicazione del millesimo in *rosso*, anzichè in azzurro, stampata in basso, e il timbro a secco impresso nel centro in alto.

I serie *A* e *At con validità limitata* nella percorrenza o nella durata porteranno *una striscia rossa*, impressa in senso diagonale.

I permessi permanenti di compartimento riservato — *pur non portando annotazione speciale* — saranno anche validi per *l'uso gratuito di una cabina riservata comune nei piroscafi della navigazione di Stato*, ed i permessi valevoli per una vettura-salone daranno facoltà di occupare gratuitamente nei piroscafi stessi *un appartamentino riservato*. Tali validità devono intendersi subordinate alle condizioni che vi siano rispettivamente cabine e appartamentini disponibili.

Le carte di libera circolazione (sia per l'intera rete, che a percorso limitato) *non saranno valide per le linee di navigazione dello Stato, se non porteranno apposita annotazione.*

b) Biglietti di libero ingresso nelle stazioni e di transito pedonale sulla ferrovia.

Saranno impressi rispettivamente su cartoncini di colore *celeste e giallo cromo.*

c) Biglietti speciali a libretto serie As; biglietti speciali pei treni di lusso; permessi di compartimento riservato per un solo viaggio; biglietti di libero accesso ai piroscafi della navigazione dello Stato; biglietti per un solo viaggio serie B e C e buoni bagaglio.

Non avranno altra notevole variazione che il nuovo millesimo 1912.

***

I biglietti a libretto serie *Ap*, non portando l'indicazione del millesimo, potranno essere rilasciati anche *con validità di un anno dalla data di emissione.*

Nel compilare i detti recapiti non occorrerà più indicare le generalità del *consegnatario*, essendo sufficiente che figuri nell'apposito spazio la sua qualifica (capo stazione di . . . . o capo deposito di . . . . , o sorvegliante, oppure capo squadra cantonieri del tronco . . . .).

***

Per le spedizioni di recipienti di acqua potabile a stazioni che ne sono prive sarà mantenuto in uso il libretto speciale serie *B*-19, la cui concessione dovrà essere continuata con le medesime norme applicate in passato. Ove occorra, i serie *B*-19 potranno essere rilasciati anche *con validità di un anno dalla data di emissione.*

***

Rimane inteso che i biglietti serie *B* e *C* e i buoni bagaglio di modello 1911, nonchè i serie *Ao*, emessi con scadenza nel 1912, saranno tenuti validi fino alla scadenza stessa.

***

Le norme per l'ammissione nei treni dei portatori di carte di libera circolazione serie *A* e *At* e di biglietti serie *As*, *Ao*, *Ap*, *B* e *C* risultano dalla Parte II della Prefazione generale all'Orario generale di servizio.

***

Tutti indistintamente i fascicoli di biglietti serie *B* e *C* e quelli di buoni bagaglio, in corso d'uso o intatti al 31 corrente, dovranno — accompagnati dal mod. *A*-17 e debitamente elencati — essere spediti, *entro il 2 gennaio 1912*, all'Ufficio controllo prodotti di Firenze.

Essendo poi *assolutamente vietato di rilasciare recapiti in bianco*, i biglietti e buoni relativi a detti fascicoli dovranno, *all'atto dello stacco*, essere — come sempre — completati in tutte le loro parti (scadenza, percorso e generalità delle persone) e corrispondere perfettamente àlle rispettive matrici.

II.

Le concessioni di viaggio ***ai giornalisti italiani ed esteri*** vengono continuate pel 1912 con le modalità stabilte nel paragrafo 2° dell'Ordine di servizio n. 3 del 7 gennaio 1909.

Il fascicolo interno della tessera del giornalista, composto di n. 8, o di n. 24 scontrini e di una copertina, avrà il *fondo color rosa* invece del color violetto adottato pel 1911 e la copertina e gli scontrini porteranno in alto stampato in inchiostro nero, e con cifre molto visibili, il millessimo « *1912* ».

I bglietti speciali a riduzione del 75 %, serie *D*, (da tassarsi a tariffa militare pei viaggi in ferrovia, e alla tariffa degli elettori politici pei viaggi marittimi) che si rilasciano ai giornalisti per un determinato viaggio di andata, o di andata e ritorno, saranno simili nel disegno e nel colore a quelli in uso nell'anno spi-

rante, controdistinti però da una riga trasversale *rossa*, dal millesimo 1912 nel centro del biglietto e dalla scadenza che sarà quella *improrogabile* del 31 dicembre 1912.

Per le famiglie dei giornalisti italiani ed esteri, si continuerà a far uso dei biglietti serie *C*, modello 1912, che vengono adoperati per gl'impiegati ferroviari, con tutte le facoltà e restrizioni ammesse per i viaggiatori provvisti di biglietti di tale modello, salvo che la loro scadenza sarà quella *improrogabile* del 31 dicembre 1912.

Pei viaggi dei giornalisti e delle loro famiglie sulle linee di navigazione dello Stato continueranno ad applicarsi le disposizioni di cui all'Ordine di servizio N. 322 dell'8 dicembre 1910.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ***ed al*** *personale delle gestioni.*

Circolare N. 21ᵛ (Servizio VII).

Trasporti di collettame G. V. durante il periodo delle Feste Natalizie e Capo d'Anno.

Allo scopo di assicurare maggiormente ai trasporti a G. V. in collettame, che si effettueranno durante il prossimo periodo delle Feste Natalizie e di Capo d'Anno, regolarità e sollecitudine nella loro resa a destino, s'impartiscono le seguenti disposizioni di massima, lasciando alle Divisioni di Movimento, di provvedere in tempo utile per la pubblicazione di quelle di dettaglio e per la sorveglianza sull'andamento dei trasporti stessi.

Condizione dei colli. — I colli a G. V. dovranno essere in condizione perfetta, in modo da evitare avarie al contenuto e da rendere impossibile i tentativi di manomissione senza lasciare segni esterni.

Indirizzo da applicarsi ai colli. — Ogni collo dovrà essere munito esternamente di due cartellini, solidamente assicurati, portanti l'indicazione del nome e cognome e dell'indirizzo (via e numero dell'abitazione) del destinatario e località destinatarie, nonchè l'indicazione « domicilio » se la consegna del trasporto al destinatario non dovrà essere fatta in stazione. Per rendere più facile la consegna dei trasporti in caso di smarrimento dei documenti e di perdita dei cartellini esterni, sarà bene che una copia esatta di questi cartellini, venga dagli speditori posta nello interno di ciascun collo.

In tal senso verrà fatto apposito avviso al pubblico.

Compilazione dei documenti di trasporto. — Le note e le richieste di spedizione debbono essere compilate in ogni loro parte come prescritto e portare l'indicazione dell'indirizzo del mittente e del destinatario, in caratteri ben chiari, per facilitare le eventuali comunicazioni che la Ferrovia dovesse fare in ordine all'inoltro ed alla consegna del trasporto cui si riferiscono.

Si rammenta alle stazioni l'obbligo e la necessità di esporre sempre sui documenti ditrasporto la via ed il transito da seguirsi dalle spedizioni.

Numeri a stampa da applicarsi sui documenti. — Per rendere più sollecite le operazioni di carico, di scarico e di trasbordo, le stazioni di maggior importanza, che saranno designate dalle Divisioni, o Sezioni di Movimento, dovranno ripetere sui documenti di trasporto i numeri delle etichette applicate ai colli, facendo uso di appositi listini, in carta color aranciato, aventi un centimetro di lato, coll'indicazione a stampa in inchiostro nero, dei numeri progressivi dall'uno in avanti, corrispondenti a quelli dell'etichette che si applicano ai colli. Questi listini dovranno essere ingommati sul bollettino di consegna.

Alla stampa ed alla distribuzione di questi listini provvederanno direttamente le Divisioni di Movimento e Traffico.

Listini per trasporti a domicilio. — Tanto sui colli da consegnarsi a domicilio, quanto sui relativi documenti di trasporto, dovranno applicarsi apposite etichette in carta bianca, con scritto

da altro agente idoneo che lo coadiuvi, sia nelle scritturazioni, sia nella sorveglianza sulle operazioni di carico, scarico e trasbordo.

I trasbordi da carro a carro per raggruppare le merci per destinazione, o per riordinare i diversi itinerari allo scopo di evitare manipolazioni ai transiti, dovranno essere seguiti sempre e completamente sotto la responsabilità del personale delle squadre, del Capo Conduttore, e dei Dirigenti le stazioni e le gestioni delle località stabilite.

Recapito lettere d'avviso. — Il recapito delle lettere avviso dovrà essere fatto senza ritardo.

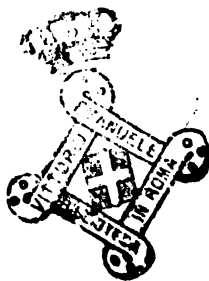
Consegna a domicilio. — Le stazioni dovranno assicurarsi ed esigere che le Agenzie di Città si mettano in condizioni da corrispondere alle maggiori esigenze dei trasporti eccezionali delle Feste Natalizie e Capo d'Anno, affinchè nel ritiro delle merci dalle stazioni e nella loro consegna ai destinatari non si verifichino ritardi.

I buoni risultati che l'Amministrazione si ripromette dalle disposizioni che s'impartiscono per disciplinare i trasporti eccezionali di cui si tratta, dipendono anche dall'azione di sorveglianza che i Sigg. Funzionari debbono esercitare sull'opera delle stazioni e delle squadre.

Onde raccomando che questa sorveglianza per tutta la durata dei trasporti stessi sia fatta intensivamente e particolarmente dai Sigg. Ispettori di Riparto, dai Controllori del Materiale e del Traffico.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 15.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

SENTENZE

Operazioni doganali - Obblighi della ferrovia - Sdaziamento.

Nell'eseguire le operazioni doganali per le merci in corso di trasporto le Ferrovie assumono gli obblighi e la responsabilità di un commissionario. (Art. 10 Conv. Berna e 380 Cod. Comm.).

La « dichiarazione per le dogane » allegata alla lettera di vettura costituisce il mezzo legale per far conoscere alle Ferrovie quali siano le operazioni doganali da compiersi, trattandosi del documento più specialmente destinato a regolare le condizioni del contratto relativamente alle operazioni stesse: (Articoli 10 Conv. di Berna; 8, 92, 93, Tariffe e Condizioni per i trasporti sulle Ferrovie dello Stato; 19 e 113 del Regolamento per il servizio doganale sulle Ferrovie).

La parola « consommation » scritta e sottoscritta dal mittente nella dichiarazione per le dogane che scorta la spedizione significa chiaramente la intenzione dello speditore che si proceda alla importazione ed allo sdaziamento definitivo.

CORTE APP. TORINO, 21 settembre 1911 — Daviso *pres.* Sbarbaro *est.* - Ferrovie Stato c. Società Anonima Italiana S. Venchi e C.

IN FATTO.

Il 13 ottobre 1909 la *Société pour l'exportation des sucres* spedì da La Plaine St. Denis, per mezzo della Ferrovia, 100 sacchi di zucchero alla Società Anonima Italiana S. Venchi e C. corrente in Torino.

La lettera di vettura scortante la spedizione non portava alcuna indicazione circa la natura delle operazioni doganali da eseguirsi al confine; però era allegata alla lettera di vettura la *dichiarazione per le dogane* nella quale sta scritto che la merce era introdotta in Italia *pel consumo.*

In base a tale dichiarazione firmata dalla Società mittente la Ferrovia eseguì lo sdaziamento della merce pagando per diritto di dogana la somma di lire 9910.30 della quale esigette poi il rimborso dalla Società Venchi oltre a L. 50 per aggio.

Dell'operato della Ferrovia si lagna la Società Venchi dicendo averne sofferto un ingiusto danno. Trattasi infatti di una merce che, se prodotta in Italia è soggetta a grave tassa di fabbricazione e se prodotta all'estero ed introdotta in Italia è colpita da un rilevantissimo dazio di importazione.

La Società Venchi dice che essendo essa fabbricante di cioccolato, caramelle ed altre specialità a base di zucchero, impiega nella preparazione dei prodotti destinati all'esportazione, lo zucchero proveniente dall'estero, il quale viene introdotto in Italia temporaneamente mediante cauzione e con tenue diritto di confine essendo poi riesportato dopo essere stato trasformato nei prodotti industriali della Società;

Che anche la spedizione in questione avrebbe dovuto introdursi con bolla di temporanea introduzione ed avendo invece la Ferrovia compiuto lo sdoganamento definitivo, la Società Venchi si vide addossata una spesa grave che non avrebbe altrimenti incontrata.

Avendo la Società Venchi inutilmente reclamato in via amministrativa per ottenere il risarcimento del danno, chiamò l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato davanti il Tribunale di Torino, il quale con sentenza 3-28 novembre 1910 accolse la domanda attrice condannando l'Amministrazione ferroviaria al risarcimento del danno da liquidarsi.

Contro tale sentenza l'Amministrazione ferroviaria appellò.

IN DIRITTO.

Il trasporto ferroviario di cui è caso fu eseguito sotto il regime della convenzione internazionale 14 ottobre 1910 resa esecutoria in Italia con legge 15 dicembre 1895.

L'art. 10 della Convenzione dispone che le formalità in dogana saranno compiute dalla Ferrovia la quale avrà le obbligazioni di un commissionario.

L'art. 380 del Codice di commercio dispone che fra committente e commissionario esistono gli stessi diritti e doveri come fra mandante e mandatario e per il disposto dell'art. 356 stesso Codice il mandatario che non opera secondo le istruzioni ricevute o, in difetto di istruzioni, secondo gli usi del commercio, è obbligato verso il mandante al risarcimento dei danni.

Adunque la prima indagine a farsi per la risoluzione della presente controversia è se la Ferrovia abbia o non operato secondo le istruzioni ricevute.

La lettera di vettura taceva circa le operazioni doganali da compiersi, nulla essendo scritto nella colonna intitolata: « *déclaration pour l'accomplissement des formalités en douane, octroi et police* ». E da ciò la Società Venchi trae il principale suo argomento stato accolto dai primi giudici, cioè che non avendo la Ferrovia ricevute istruzioni dal mittente, doveva chiederle al destinatario ed eseguire l'operazione che egli le avrebbe indicato, questo essendo l'uso del commercio.

A fornire poi la prova che tale uso è riconosciuto e praticato dalla stessa Ferrovia, la Società Venchi ha prodotto un regolamento per il servizio doganale approvato dal Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato in data 8 aprile 1910 il quale, agli articoli 113 e 114 riproducendo un ordine generale di servizio già preesistente fin dal 1889, dispone che qualora il mittente non abbia dato ordini sulle operazioni da compiersi, devonsi promuovere dal destinatario le sue disposizioni inviandogli un avviso in apposito modulo a stampa.

Ma in contrario si obbietta giustamente dall'appellante Ferrovie che gli articoli 113 e 114 del regolamento predetto fanno parte del paragrafo 6° intestato « *Merci estere destinate a luoghi sprovvisti di dogana* » il che non si verificava nella fattispecie.

Ad ogni modo non si può certamente disconoscere la grande rilevanza di un'altra eccezione della Ferrovia consistente nel dire che la disposizione degli articoli 113 e 114 sopracitati non potrebbero trovare applicazione se non quando il mittente non abbia dato istruzioni oppure quando siavi troppo grave contrasto fra le

indicazioni scritte nella lettera di vettura e quelle scritte nella dichiarazione per le dogane.

Ora il difetto di istruzioni non esisteva nella spedizione in esame imperocchè se è vero che nella lettera di vettura mancavano le istruzioni del mittente, esse non mancavano nella dichiarazione per la dogana ed il silenzio tenuto dal mittente nella lettera di vettura non può equipararsi ad una manifestazione di volontà in contrasto con quella contenuta nella dichiarazione per le dogane.

Nè vale il dire che la lettera di vettura sia il solo documento probatorio delle condizioni del contratto di trasporto e che quindi da essa esclusivamente il vettore debba attingere l'ordine del mittente.

A confutare tale asserzione sta l'articolo 10 della Convenzione di Berna il quale dispone che il mittente « ha l'obbligo di allegare « alla lettera di vettura i documenti che sono necessari per compiere le formalità doganali daziarie e di polizia. Egli risponde « verso la Ferrovia di tutti i danni che possano derivare dalla « mancanza, insufficienza od inesattezza di detti documenti, salvo « il caso di colpa da parte della Ferrovia.

« La Ferrovia non è tenuta ad esaminare se i documenti sono « esatti e sufficienti ».

Ed analoga disposizione è scritta nelle Tariffe e Condizioni pei trasporti allegato *D* approvato con legge 27 aprile 1885.

Le carte allegate alla lettera di vettura costituiscono adunque il mezzo legale per far conoscere alla Ferrovia le operazioni doganali da compiersi e ciò è tanto più evidente trattandosi della *dichiarazione per le dogane* la quale è il documento più specialmente destinato a regolare le condizioni del contratto relativamente alle operazioni di dogana.

Leggesi infatti all'art. 19 del regolamento per il servizio doganale sulle Ferrovie che « affinchè la Ferrovia possa trovarsi in « grado di adempiere al suo mandato di rappresentare le parti « nello eseguimento delle formalità doganali, occorre che i mittenti dei trasporti dall'Italia per l'estero o dall'estero per l'Italia « forniscano alla stazione di partenza, insieme ai documenti di « trasporto una loro dichiarazione che viene denominata presso « tutte le Amministrazioni ferroviarie, *dichiarazione per le dogane*, nella quale il mittente deve esporre le sue disposizioni circa

« le operazioni doganali da compiersi o le altre indicazioni che ri-
« guardano le merci spedite ».

E lo stesso articolo 113 del suddetto regolamento invocato dalla Ditta Venchi ripete che la stazione procede senz'altro all'eseguimento delle operazioni quale deve risultare dalla *dichiarazione per le dogane.*

Ciò posto rimane solo a vedere se la parola *consommation* scritta e sottoscritta dalla mittente Società per l'esportazione degli zuccheri nella dichiarazione per le dogane che scortava la spedizione in contesa fosse tale da significare abbastanza chiaramente le istruzioni della speditrice medesima circa le operazioni doganali.

E qui devesi notare che la parola *consommation* è scritta a penna nella colonna intitolata *observations* in capo alla quale è stampata questa avvertenza:

« L'expéditeur doit fournir ci-dessous toutes autres indica-
« tions nécessaires à la douane et notamment déclarer si les mar-
« chandises sont pour la consommation, le transit ou l'entrepôt.

« A défaut de ces renseignements le chemin de fer opère pour
« le mieux aux risques des interessés ».

Era adunque pel consumo che si richiedeva l'introduzione dello zucchero in Italia e così essendo non si potrebbe ascrivere a colpa della Ferrovia di aver eseguito lo sdoganamento definitivo.

Nè vale che da parte della Società appellata, si osservi che le operazioni doganali alle quali possono sottostare le merci in entrata nel Regno sono cinque, cioè:

1° importazione o sdaziamento definitivo;

2° spedizione ad una dogana interna o da una dogana all'altra di transito;

3° introduzione temporanea;

4° introduzione in deposito;

5° reimpostazione o reintroduzione: e che non avendo il mittente indicato quale operazione fra le cinque dovesse eseguirsi non dovere la Ferrovia seguire a capriccio l'operazione doganale che più le talentava.

È invece ingiustificata l'accusa di avere agito a capriccio.

Quando una merce si presenta al confine per essere immessa in consumo senza altra condizione, limitazione o riserva, deve ragionevolmente credersi che l'operazione richiesta sia la prima fra le cinque sopraindicate perchè il senso della parola *consumo* fatto palese dal significato proprio della parola stessa designa appunto il fatto che è colpito dalla tassa doganale la quale è una vera e propria imposta sul consumo e non può invece designare il fatto della lavorazione della merce per essere riesportata all'estero sotto altra forma.

Se tale era l'intento della Società mittente doveva esprimerlo.

Si è bensì invocata dalla parte appellata la circostanza che già altra volta, cioè nel 1909, in identiche condizioni di cose la Ferrovia non sdoganò la merce e richiese informazioni al destinatario.

Ma ciò non può avere una decisiva importanza perchè la Ferrovia sostiene ed offre anche di provare con un capitolo per testi che il caso è l'unico che siasi verificato in tanti anni di esistenza della linea Parigi-Modane-Torino e che la stazione di Modane ha sempre richiesto lo sdaziamento di tutte le merci importate con la dichiarazione per *consumo*.

La Ferrovia ha inoltre prodotto una lettera del Direttore Generale delle Gabelle la quale conforterebbe l'interpretazione data dalla Ferrovia stessa alla parola *consumo*.

Dovendo bastare le considerazioni come sopra svolte per convincere dell'inesistenza della colpa che il Tribunale credette di poter ravvisare nell'operato della Ferrovia, sono da accogliersi le conclusioni di parte appellante.

P. q. m., assolve ecc.

Errata-corrige

—

Ordine di Servizio N. 370-1911 (Boll. 47-1911). Nel terzo capoverso del punto 9 correggasi in « *quattro volte al mese* » la periodicità dei versamenti della fermata di Ponte Revere, che erroneamente venne indicata in « *quattro volte al giorno* ».

Avvertenza

Essendo incorsi degli errori tipografici nella stampa dell' **Ordine di Servizio N. 380-1911**, (Boll. 48) si riproduce integralmente quale *allegato* al presente Bollettino.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO IV - 1911

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » **8.00**

Gli abbonamenti decorrono dal 1° gennaio di ogni anno

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all' ufficio degli agenti abbonati: pertanto si prega di comunicare al Servizio I (ufficio bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi provenienti dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno IV - N. 50

14 Dicembre 1911

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, dicembre 1911 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Appendice 4ª all'Ordine Generale N. 17-1908.

Modificazioni negli uffici di trazione a Genova e Venezia.

A decorrere dal 1° gennaio 1912 gli Uffici delle Sezioni di Trazione di Genova e Venezia vengono soppressi e le funzioni finora disimpegnate dagli stessi sono assegnate alle rispettive Divisioni di Trazione e Materiale.

Ciascuna di queste assumerà così la diretta sorveglianza del servizio di trazione nei Depositi e sulle linee che, secondo l'Ordine Generale suindicato, erano compresi nella circoscrizione della dipendente Sezione che viene soppressa.

Il personale delle dette Sezioni passerà a far parte delle Divisioni rispettive nella misura che sarà stabilita con disposizione interna, pel disimpegno delle maggiori funzioni loro affidate.

Approvato dal Consiglio di amministrazione nell'adunanza del 7 dicembre 1911.

N. B. L'appendice 3ª venne stampata *senza numero* nel Bollettino N. 3-1910 pag. 19.

Ordine di Servizio N. 395. *(Esercizio ferrovie complementari sicule).*

Apertura all'esercizio del tronco Siculiana-Porto Empedocle della linea a scartamento ridotto Bivio Sciacca-Ribera-Bivio Greci-Porto Empedocle.

Col giorno 16 dicembre 1911, si aprirà all'esercizio, e sarà provvisoriamente esercitato dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, il tronco di ferrovia Siculiana-Porto Empedocle della linea in costruzione Bivio Sciacca-Ribera-Bivio Greci-Porto Empedocle.

I. — Descrizione del nuovo tronco di ferrovia.

Il tronco Siculiana-Porto Empedocle ha origine dalla stazione di Siculiana, e termina alla stazione di Porto Empedocle ove si innesta alle linee Porto Empedocle-Girgenti-Caldare-Roccapalumba e Porto Empedocle-Girgenti-Caldare-S. Caterina.

È a scartamento ridotto della larghezza di m. 0,95.

La sua lunghezza è di Km. 13 + 862,52 fra gli assi dei fabbricati viaggiatori di Siculiana e di Porto Empedocle, la sua lunghezza totale, compresi cioè m. 263,96 di piazzale che intercede tra l'origine del tronco e l'asse del fabbricato viaggiatori della stazione di Siculiana, è di Km. 14 + 126,48.

Fra le due stazioni estreme sopracitate esistono la stazione di Realmonte e le due fermate di Punta Piccola e di Porto Empedocle Cannelle, situate rispettivamente ai Km. 5 + 384,37, Km. 9 + 373,51 e Km. 12 + 473,61 dall'asse del fabbricato viaggiatori della stazione di Siculiana.

La pendenza massima del tronco è del 25 per mille.

I piazzali delle stazioni di Siculiana, di Realmonte e di Porto Empedocle, come quelli delle fermate di Punta Piccola e di Porto Empedocle-Cannelle sono in orizzontale.

Il raggio minimo delle curve è di m. 100.

Vi sono N. 98 opere d'arte, delle quali due sono importanti, e cioè un viadotto sul vallone Forte a 4 luci di m. 10 ciascuna e un ponte in ferro obliquo sul fiume Ciuccafa di m. 20 di luce retta; tutte le altre sono ad una sola luce variabile fra m. 0,40 e m. 8.

Vi sono: 1 casa cantoniera semplice, 7 doppie e 3 garette.

Esistono N. 36 passaggi a livello, dei quali 1 chiuso alla progressiva 0 + 358,28 munito di tabella monitoria e chiuso da sbarre girevoli; tutti gli altri sono aperti e muniti di una tabella monitoria e di due tabelle di avviso « attenti al treno » eccettuati 13 compresi fra le progressive Km. 12 + 686 e Km. 13 + 530 muniti solamente di due tabelle « attenti al treno » per ciascuno perchè tutti cadenti su un tratto di linea completamente aperto al pubblico passaggio.

II. — Descrizione delle stazioni e fermate.

SICULIANA. — Stazione con fabbricato viaggiatori al Kilometro 0,000 a sinistra, andando verso Porto Empedocle;

binari di corsa: due compresi fra le progressive Kilometri 0+108,35 e Km. 0+181,85, corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 230 ciascuno;

binari merci: uno, allacciato alla prima linea in servizio del piano caricatore e magazzino merci della lunghezza utile di m. 53;

piano caricatore con carico di fianco e magazzino merci;

sagoma di carico;

piattaforma per girare le locomotive, di m. 4,50;

rifornitore della capacità di 50 mc. con due colonne idrauliche;

palo indicatore verso Realmonte situato alla distanza di m. 200 dalla punta del deviatoio estremo;

circuito telefonico comprendente le stazioni di Siculiana, Realmonte e Porto Empedocle e le fermate di Punta Piccola e Porto Empedocle Cannelle.

REALMONTE. — Stazione con fabbricato viaggiatori al Km. 5+384,37 a sinistra andando verso Porto Empedocle;

binarii di corsa: due, compresi fra le progressive Kilometri 5+186,07 e Km. 5+429,09 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 246 ciascuno, un terzo binario allacciato al primo binario di corsa alle due estremità che dà accesso ai binari merci;

binari merci: uno, allacciato alla prima linea, in servizio del piano caricatore e magazzino merci, della lunghezza utile di m. 25;

piano caricatore scoperto con carico di fianco e magazzino merci;

sagoma di carico;

pali indicatori: due, situati entrambi a m. 200 dalla punta di ciascun deviatoio estremo, e a destra dei treni in arrivo.

PUNTA PICCOLA. — Fermata nella casa cantoniera doppia al Km. 9+373,51 a sinistra andando verso Porto Empedocle;

binario merci allacciato al binario di corsa con deviatoio incontrato di punta dai treni provenienti da Porto Empedocle, della lunghezza utile di m. 65;

pali indicatori: due, situati entrambi a destra rispetto ai treni in arrivo, ed alla distanza dell'asse del F. V. di m. 345 quello verso Realmonte e di m. 209 quello verso Porto Empedocle Cannelle.

PORTO EMPEDOCLE CANNELLE. — Fermata con fabbricato viaggiatori al Km. 12+473,61 a sinistra andando verso Porto Empedocle;

pali indicatori: due, posti entrambi a destra dei treni in arrivo ed alla distanza dall'asse del F. V. di m. 248 quello verso Punta Piccola e di m. 214 quello verso Porto Empedocle.

PORTO EMPEDOCLE. — Stazione con fabbricato viaggiatori, comune con la Rete principale.

A Porto Empedocle esistono tre binari di corsa allacciati fra loro con deviatoi della lunghezza utile di m. 130 il primo, di m. 105 il secondo e di m. 110 il terzo; un binario tronco di trasbordo, allacciato alla prima linea di corsa, della lunghezza utile di m. 80; un binario di accesso al deposito locomotive munito di fossa a fuoco; 4 binarii per deposito materiale rotabile dello sviluppo complessivo di m. 340; ed un binario di m. 100 per il carico e scarico diretto; una colonna idraulica; una piattaforma girevole di m. 4,50; nella rimessa promiscua con la R. P. esiste un binario ridotto con fossa a fuoco capace di 2 locomotive.

La stazione di Porto Empedocle è protetta verso Porto Empedocle Cannelle da un semaforo ad un'ala situato a destra dei treni in arrivo ed a m. 394 dalla punta del deviatoio estremo.

III. — Dipendenza.

All'esercizio del tronco provvede l'Ingegnere Capo di esercizio residente a Palermo, con le norme stabilite dall'Ordine Generale N. 6-1911 e dall'Ordine di Servizio N. 175-1911 in quanto non

siano contrarie alle disposizioni contenute nel presente Ordine di Servizio.

Per il servizio Sanitario il tronco dipenderà dall'Ufficio Sanitario Compartimentale di Palermo.

Le stazioni del nuovo tronco saranno incluse nella seguente circoscrizione dei magazzini di approvvigionamento: *Magazzino di Palermo Centrale*: fornitura di materiali di ordinario consumo ed uso comune, materiali di esercizio ed oggetti di inventario, stampati, cancelleria, vestiario, ecc.; *Magazzino di Palermo Lolli*: riparazione degli oggetti d'inventario.

IV. — Esercizio.

L'esercizio del tronco viene fatto in base agli appositi regolamenti ed istruzioni per le linee complementari a scartamento ridotto di cui l'Ordine di Servizio N. 120-1910.

V. — Servizi cui sono abilitate le stazioni del nuovo tronco.

Le stazioni di Siculiana e Realmonte saranno per ora abilitate al servizio di viaggiatori, bagagli, cani e merci a Grande Velocità e Piccola Velocità Ordinaria, limitatamente ai colli non eccedenti il peso di 100 kg. ciascuno e senza limite di peso per ogni singola spedizione.

La fermata di Punta Piccola e di Porto Empedocle-Cannelle saranno abilitate al servizio viaggiatori, bagagli e cani per le corrispondenze indicate negli allegati C e D al presente Ordine di Servizio, con limitazione pei bagagli alle spedizioni costituite di colli non eccedenti il peso di 50 Kg. ciascuno, e verranno esercitate da un guardiano con le norme in uso per le case cantoniere di cui agli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafo » diramate con l'Ordine di Servizio N. 160-1909.

VI. — Trasporti in servizio locale.

Per i trasporti delle persone e delle cose, compresi i bagagli, i cani ed i velocipedi, in servizio locale, cioè fra le stazioni del tronco a sezione ridotta, devono essere applicate le condizioni e le tariffe in vigore per il servizio interno della ex-Rete Sicula con la riduzione, per queste ultime, del 25%, estensibile alle tasse minime per spedizione ma non al diritto fisso nè alle tasse accessorie.

Da tale riduzione restano esclusi i trasporti di persone fatti in base alle tariffe speciali interne e quelli di persone e di cose che si eseguiscono in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari, per i quali trasporti valgono, anche pel detto tronco di linea, le condizioni e tariffe vigenti sulla rete principale.

Rispetto alla tariffa dei biglietti di abbonamento ordinari, tale tronco è da considerarsi di 3ª categoria applicando, beninteso, ai relativi prezzi il ribasso del 25 %.

Siccome i carri in circolazione sul ripetuto tronco di linea sono tutti della portata di 12 tonnellate, così agli effetti dell'applicazione delle tasse, si dovrà ritenere che esistano in circolazione anche carri da 8 e da 10 tonn. Quando siano richiesti, pertanto, carri della portata di 8 o 10 tonn., i trasporti si dovranno considerare come effettuati in carri di portata maggiore per esigenze di servizio, purchè il carico non superi i limiti di cui al comma *i*) dell'art. 107 delle Tariffe e Condizioni pei trasporti.

Non si accettano nei treni ordinari sul tronco a sezione ridotta le merci richiedenti l'uso di carri congiunti. I trasporti con carri congiunti si potranno soltanto ammettere in via eccezionale con treni speciali da effettuarsi con le norme che saranno all'uopo stabilite.

Provvisoriamente sono esclusi i trasporti a carro completo in servizio locale.

VII. — Trasporti di oltre e per oltre Porto Empedocle.

a) *Viaggiatori.* — Le stazioni tutte della Rete dello Stato sono ammesse alla corrispondenza diretta con le stazioni del nuovo

tronco pel trasporto dei viggiatori mediante la distribuzione di un unico biglietto da partenza a destinazione col frazionamento del percorso agli effetti del computo del prezzo a Porto Empedocle.

Esistendo nei treni da Porto Empedocle a Siculiana due sole classi, la 1ª e la 3ª, i prezzi ridotti (formati sulla base della tariffa ordinaria pei treni omnibus vigente sulle ferrovie ex Sicule col ribasso del 25 %) da riscuotersi con biglietti di corsa semplice, sono i seguenti, per i percorsi:

	1ª Classe	*3ª Classe*
Porto Empedocle stazione-Realmonte . .	L. 0,80	L. 0,40
Porto Empedocle stazione-Siculiana . . .	» 1,25	» 0,60

Per i viaggiatori fruenti delle tariffe speciali interne ex Sicule, della tariffa militare e di quelle stabilite per le concessioni speciali di cui al relativo volume, devono riscuotersi, anche pel percorso sul detto tronco, i prezzi integrali (senza quindi la riduzione del 25%) delle tariffe apposite vigenti sulla rete principale, col frazionamento del percorso a Porto Empedocle esponendo separatamente i prezzi riscossi sui biglietti distribuiti.

Sui biglietti rilasciati deve indicarsi separatamente la classe scelta dai viaggiatori (prima o terza) per il percorso fra Porto Empedocle e Siculiana e quella (prima, seconda o terza) per il percorso da e fino a Porto Empedocle sulla rete principale.

In conseguenza, per i trasporti, viaggiatori da oltre e per oltre Porto Empedocle deve essere fatto uso esclusivamente dei biglietti a fascicolo Mod. *I*-203 pei viaggi a tariffa ordinaria e dei Modelli *I*-201 ed *I*-202 pei viaggi a tariffa ridotta in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari.

Le tasse relative ai biglietti d'abbonamento ordinari da oltre e per oltre Porto Empedocle sono da computarsi per intero (e quindi senza il ribasso del 25 % sul tronco Porto Empedocle-Siculiana) sul complessivo percorso cumulato in base alla tariffa vigente sulla rete principale. I biglietti d'abbonamento per l'intera rete dello Stato, valgono anche per il percorso sul tronco Porto Empedocle-Siculiana restando inteso che i biglietti di 2ª classe danno diritto al viaggio in 1ª classe sul tronco medesimo.

Per i biglietti d'abbonamento speciali delle serie XVIII e XIX, il tronco Porto Empedocle-Siculiana è da considerarsi come percorso di congiunzione, computando il ribasso del 25 % sulle tasse relative.

I biglietti di 2ª classe di qualsiasi specie da oltre e per oltre Porto Empedocle, che non portano la specifica indicazione della classe relativa al tronco Porto Empedocle-Siculiana, danno diritto al viaggio in 1ª classe sul tronco stesso.

b) *Bagagli, cani e velocipedi.* — Anche per le spedizioni di bagagli, cani e velocipedi è ammessa la registrazione diretta fra tutte le stazioni della rete dello Stato e le stazioni del nuovo tronco, con applicazione sul medesimo, di tasse ridotte formate sulla base della tariffa generale col ribasso del 25%.

I prezzi da riscuotersi per il percorso sul tronco Porto Empedocle-Siculiana, sono perciò da computarsi:

per i bagagli, sulla base per tonnellata-chilom. di L. 0,348;

per i cani, sulla base per chilometro e per capo di L. 0,0174;

per i velocipedi, sulla base di L. 0,01044 per km. e per macchina.

Le tasse minime per spedizione sono però da applicarsi una sola volta per intero (e quindi senza il ribasso del 25% previsto pel servizio interno del tronco Porto Empedocle-Siculiana) sulla percorrenza complessiva dalla stazione di partenza a quella di destinazione.

c) *Merci, valori, veicoli*, ecc. — I trasporti in partenza dalle stazioni del tronco Porto Empedocle-Siculiana e diretti a stazioni poste oltre Porto Empedocle su linee della Rete principale, o viceversa, saranno carteggiate direttamente quantunque se ne faccia il trasbordo a Porto Empedocle.

Al trasbordo stesso provvederà l'Amministrazione ferroviaria.

Per i trasporti ordinari fra le nuove stazioni e quelle della ex Rete Sicula saranno riscossi, per il percorso della linea a scartamento ridotto, i prezzi delle tariffe interne vigenti sulla detta Rete ridotti del 25% e per quelli da e per il continente saranno riscossi, pure per il menzionato percorso, i prezzi delle tariffe valevoli fra la Sicilia ed il Continente, ridotti parimenti del 25%.

Tale riduzione non si estende al diritto fisso, nè alle tasse accessorie.

Pei trasporti che si eseguiscono in base al regolamento pei trasporti militari ed alle concessioni speciali, saranno da riscuotersi, in ogni caso, i prezzi vigenti sulla Rete principale, senza la riduzione del 25%.

Le spedizioni a carro completo dirette alle stazioni del nuovo tronco si tasseranno, per il percorso del tronco stesso, come se proseguissero a destinazione nei carri d'origine, indipendentemente dalla portata e dalla quantità dei carri adoperati per il trasbordo nella stazione di Porto Empedocle.

La tassazione di queste spedizioni, siano in assegnato od in affrancato, deve essere fatta per l'intero percorso da partenza a destinazione, computando però le tasse per le distanze separate del tronco a sezione ridotta e della Rete principale.

Le spedizioni a Grande Velocità di pacchi ferroviali e quelle di pacchi derrate alimentari a resa accelerata in destinazione di Roma Termini, devono invece essere tassate con i prezzi integrali delle rispettive tariffe, cumulando le distanze del tronco anzidetto con quelle della Rete principale.

Le spedizioni di giornali devono essere tassate applicando una sola volta i prezzi integrali della tariffa speciale N. 9 G. V. per tutto il percorso dalla stazione di partenza a quella di destinazione. Bene inteso anche la tassa minima deve essere riscossa una sola volta per l'intero percorso.

Per tutti i trasporti soggetti a diritto fisso questo sarà riscosso una sola volta, nella misura stabilita dalle singole tariffe, attribuendone una metà alla stazione di partenza e l'altra a quella di arrivo.

Le tasse minime per spedizione si riscuotono una sola volta per intiero, considerando a questo effetto la linea a scartamento ridotto come facente parte della Rete principale.

Gli speditori devono presentare le note di spedizione o le lettere di porto in un solo esemplare.

Per il numerario, carte-valori ed oggetti preziosi deve essere presentato un esemplare in più dei documenti di trasporto in conformità alle norme in vigore.

Non si accettano, per il trasporto diretto con trasbordo a Porto Empedocle a cura dell'Amministrazione ferroviaria, le merci seguenti, le quali dovranno perciò essere dirette a Porto Empedocle e quivi svincolate e rispedite a cura delle parti:

a) le merci spedite alla rinfusa e le merci fragili sciolte;

b) le materie esplosive di cui alle categorie 11ª, 12ª, 13ª, 14ª dell'allegato 9 alle Tariffe;

c) provvisoriamente e fino a che non sarà impiantata una gru sul piano caricatore di trasbordo nella stazione di Porto Empedocle non si accettano nemmeno i colli che per il loro peso e volume non possono maneggiarsi a braccia d'uomo senza pericolo.

Provvisoriamente sono esclusi anche i trasporti a carro completo in servizio diretto.

Anche i trasporti in servizio diretto richiedenti l'uso di carri congiunti, non saranno ammessi che in via eccezionale sulla linea a scartamento ridotto e con treni speciali.

VIII. — Distanze chilometriche - Pubblicazioni - Prontuari dei prezzi fatti - Biglietti - Documenti di trasporto - Tasse di bollo.

Nell'allegato *A* al presente Ordine di Servizio sono riportate le aggiunte che devono essere introdotte nella « Prefazione Generale all'Orario Generale di servizio - Parte seconda - (1° ottobre 1911) » nei prontuari delle distanze in uso nelle gestioni e nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) ».

Le stazioni del nuovo tronco saranno fornite dall'Ufficio contabilità riassuntiva di Firenze, dei prontuari delle distanze della stazione di Porto Empedocle. Il predetto Ufficio provvederà inoltre alle prime forniture delle pubblicazioni, degli stampati, ecc., occorrenti. I biglietti saranno forniti dal Controllo prodotti di Firenze.

I documenti di trasporto da presentarsi per i trasporti in servizio locale del tronco e da e per oltre Porto Empedocle sono quelli in uso sulla Rete principale.

La tassa di Bollo si applica una sola volta anche per i trasporti da oltre e per oltre Porto Empedocle.

IX. — Contabilità delle stazioni, versamenti.

Valgono le Norme in uso sulla Rete principale emanate con l'Ordine di Servizio N. 160-1909 avvertendo che per i trasporti da e per oltre Porto Empedocle non occorre che sia fatta alcuna operazione contabile nella stazione di allacciamento di Porto Empedocle.

La detta stazione di allacciamento dovrà tuttavia tenere registrazione separata per le gestioni che si riferiscono al servizio della linea a scartamento ridotto, e spedirà la relativa contabilità nelle epoche stabilite all'Ufficio di esercizio in Palermo.

Le stazioni di Siculiana e di Realmonte, oltre alla contabilità di cui sopra dovranno compilare per i trasporti effettuati oltre la stazione di Porto Empedocle, separati riassunti delle spedizioni a G. V. e a P. V., e così pure separati riassunti arrivi per le provenienze da oltre la preaccennata stazione di allacciamento.

Le stazioni di Siculiana e di Realmonte effettueranno il versamento alla Cassa compartimentale di Palermo ogni due giorni e verranno inscritte nell'elenco annesso all'Ordine di Servizio numero 275-1908 coll'indicazione della periodicità di cui alle lettere *B* e *C*, rispettivamente. Le stazioni stesse provvederanno coi propri fondi al pagamento del personale, mentre il pagamento del personale di linea del Mantenimento sarà affidato ad un agente della Cassa di Palermo.

Le fermate di Punta Piccola e di Porto Empedocle-Cannelle invieranno giornalmente i propri incassi alla stazione di allacciamento di Porto Empedocle. Questa stazione nella propria distinta

di versamento Mod. *B*-97 indicherà separatamente la somma che essa stessa avrà incassato per conto della ferrovia a scartamento ridotto, e le somme versate da ciascuna delle fermate di Punta Piccola e di Porto Empedocle-Cannelle.

X. — Orari e composizione dei treni.

Sul tronco Porto Empedocle-Siculiana verranno attivate tre coppie giornaliere di treni, distribuiti nella giornata, in modo da avere alla stazione di Porto Empedocle le opportune coincidenze coi treni della Rete principale.

I treni saranno composti di carrozze aventi posti di 1ª e 3ª classe soltanto.

I veicoli viaggiatori sono muniti di freno completo a vuoto automatico, e sono illuminati ad acetilene, i carri da merci hanno l'apparecchio del freno a vuoto.

Per le scritturazioni dei documenti relativi ai dati statistici valgono, fino a contrario avviso, le stesse norme in uso per le altre linee a scartamento ordinario, coll'avvertenza che tutti i documenti saranno inviati all'Ufficio di esercizio in Palermo.

XI. — Carte di libera circolazione.

Per lo scorcio del corrente anno e per il prossimo anno 1912, tutte le carte di libera circolazione che comprendono le linee del Compartimento di Palermo dovranno essere tenute valide anche per il tratto Porto Empedocle-Siculiana.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 396 (Servizio VIII).

Servizio cumulativo colla linea Brescia-Iseo.

(Vedi Ordine di Servizio N. 142-1911).

1. Con riferimento al punto VI dell'Ordine di Servizio n. 142-1911, si avverte che la nuova tariffa differenziale *A* e l'aumento del 9 % sui prezzi dei biglietti a tariffa ridotta sono applicabili anche al percorso della linea Brescia-Iseo per i viaggi in servizio cumulativo con le ferrovie dello Stato.

2. Alla detta linea è parimenti applicabile lo aumento del 6 % sul prezzo dei biglietti combinabili italiani di cui al punto IV dell'Ordine di servizio suddetto ed all'uopo le stazioni interessate riceveranno dal Controllo Prodotti di Firenze l'indicazione dei nuovi prezzi della tratta N. 230.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 397. (Servizio VIII).

Servizio cumulativo con la ferrovia Roma-Ronciglione-Viterbo. - Sopratassa pei trasporti in destinazione di Roma S. Pietro.

(Vedi ordine di Servizio N. 293-1911).

A decorrere dal 16 dicembre 1911, ai trasporti a carro completo di merci a piccola velocità ordinaria ed accelerata in servizio cumulativo con la Ferrovia Roma-Ronciglione-Viterbo, diretti a Roma S. Pietro ed in transito da Roma Trastevere, dovrà essere applicata a favore della Ferrovia stessa, in via di esperimento, una sopratassa di L. 0,40 per tonnellata divisibile di 10 in 10 chilogrammi e pel peso minimo tassabile dei trasporti stessi.

Distribuito agli agenti della classe 1, 2, 3, 4, 5, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 398. (Servizi VII e XI).

Attivazione di nuovi binari pel ricevimento e per le partenze dei treni nella stazione di Milano C.

Nella stazione di Milano C. sono stati aperti all'esercizio pel ricevimento e per le partenze dei treni quattro binari tronchi serviti da marciapiedi e pensiline, costruiti sull'area già occupata dagli impianti pel servizio della grande velocità, ad est della grande tettoia.

Di conseguenza, l'attuale segnale a due ordini di ali di protezione della stazione di Milano C. pei treni provenienti dal Bivio Acquabella, venne sostituito con altro a tre ordini di ali di cui la superiore comanda l'ingresso al nuovo piazzale detto Est, la mediana al fascio centrale della grande tettoia e l'inferiore al piazzale Nord.

Rimane invariata la posizione del relativo segnale d'avviso.

La partenza dei treni dal nuovo piazzale Est viene comandata da apposito segnale del posto di blocco N. 1, portante anche accoppiato il segnale d'avviso di quello di 1ª categoria del posto di blocco N. 2; nessuna modificazione fu praticata ai segnali di partenza dei treni dai binari della grande tettoia e dal piazzale Nord.

I deviatoi d'allacciamento dei nuovi binari a quelli di corsa sono situati a m. 480 dalla fronte Est della grande tettoia e vengono manovrati dalla Cabina C (posto di blocco N. 1).

Distribuita agli agenti delle classi 3, 4 e 7 del Compartimento di Milano.

Ordine di Servizio N. 399. (Servizio VII).

Estensione di servizio nella Stazione di Viadana Bresciana.

La stazione di Viadana Bresciana, della linea Parma-Brescia, è stata abilitata ai trasporti a piccola velocità ordinaria a vagone completo, tanto in arrivo che in partenza, per conto della

Ditta Busseni Paolo &C., alle condizioni di cui all'avvertenza C) a pagina 5 del « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato — edizione 1° luglio 1908 — senza bisogno però della preventiva autorizzazione per l'eseguimento dei trasporti stessi.

Di conseguenza a pag. 104 del detto Prontuario, di contro al nome della stazione di Viadana Bresciana, si dovrà aggiungere, nella colonna N. 10, la lettera *O*, col richiamo 11) e riportare a piè di pagina l'annotazione seguente:

« 11) Limitatamente ai trasporti a vagone completo per conto « della Ditta Busseni Paolo & C., con le norme indicate a pag. 5 « avvertenza *C*, senza bisogno però della preventiva autorizza- « zione ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 400. (Servizio VIII).

Servizio italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 351-1911).

A complemento delle modificazioni emanate con l'Ordine di Servizio N. 339-1911, nell'occasione della pubblicazione del nuovo fascicolo dei prezzi italiani pei trasporti in servizio diretto internazionale (edizione 1° novembre 1911), si trova opportuno di far presente quanto segue.

Nel servizio diretto italo-germanico (pel quale dalla data del 1° novembre 1911 sono stati messi in vigore i nuovi prezzi del citato fascicolo) restano tuttora soggette all'aumento di L. 0.0052 per quintale, stabilito nel foglio di « Modificazioni ed aggiunte » pubblicatosi il 2 maggio 1911 (Ordine di Servizio N. 117-1911), le tasse del percorso italiano nella *Tariffa eccezionale per le scorie di defosforazione* (*scorie dette Thomas*) *dalla Germania all'Italia, Via Iselle*, pubblicatasi il 1° ottobre 1910.

Inoltre nella *Tariffa eccezionale pei carboni fossili dalla Germania all'Italia, via Iselle* (edizione del 1° ottobre 1908) sarà necessario rettificare la distanza della stazione di Crusinallo ad Iselle da Km. 53 in « Km. 54 » e quella di Omegna ad Iselle da Km. 56 in « Km. 57 », annullando e sostituendo tutti i prezzi italiani con quelli risultanti, per le singole distanze chilometriche, dalla tariffa eccezionale N. 24 P. V., che figura a pag. 131 del detto nuovo fascicolo dei prezzi italiani, relativi al servizio italo-germanico.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 102 (Servizio VIII).

Trasporti a domicilio nelle stazioni della Valle Brembana.

(Vedi Ordine di Servizio N. 115-1907).

Si partecipa che dal 1° dicembre 1911, i corrispettivi pel servizio di presa e consegna delle merci a domicilio nelle stazioni della Ferrovia di Valle Brembana, indicati nell'allegato *E* all'Ordine di Servizio N. 115-1907, sono stati sostituiti con quelli risultanti dall'unito prospetto e che il servizio medesimo è stato esteso alla stazione di Ambria.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 103 (Servizio VIII).

Trasporti di derrate alimentari a vagone completo dall'Italia all'estero.

Si è constatato che alcune stazioni accettano trasporti di derrate alimentari a vagone completo in destinazione dell'estero, pei quali i mittenti presentano lettere di vettura internazionale a Pic-

cola Velocità, con domanda scritta che i trasporti vengano eseguiti *in porto assegnato* e con *l'applicazione della tariffa speciale a P. V. Accelerata N. 55 e N. 56* per il percorso italiano.

A norma delle condizioni risultanti dalle tariffe speciali N. 55 e 56, il pagamento delle tasse, pei trasporti da eseguirsi sotto il regime delle tariffe stesse, *deve sempre essere fatto a partenza*, salvo che si tratti di Ditte alle quali sia stata concessa la facoltà di effettuare i trasporti in porto assegnato.

Nel caso pertanto che da Ditte, non autorizzate ad eseguire detti trasporti *in porto assegnato*, venissero presentate lettere di vettura colla domanda dell'applicazione sul percorso italiano della tariffa speciale P. V. Accelerata N. 55 o N. 56, gli agenti alle stazioni di partenza dovranno far presente che le spedizioni stesse per usufruire di dette tariffe, devono essere eseguite *in porto franco*, invitando in caso contrario i mittenti ad annullare regolarmente la *richiesta applicazione* delle dette tariffe, nelle relative lettere di vettura.

Distribuita agli agenti delle classi* 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

RESOCONTO DELLA CONFERENZA PLENARIA

dei Rappresentanti del Personale

tenuta l'11 dicembre 1911

Presiede il Direttore Generale Ing. Riccardo BIANCHI.

Sono intervenuti tutti i rappresentanti all'infuori del Signor MONTALTO, rappresentante la 45ª Categoria, impedito perchè in servizio della R. Marina su un piroscafo requisito quale incrociatore ausiliario. Il rappresentante supplente Sig. MARASÀ non ha potuto sostituirlo perchè impedito per lo stesso motivo.

Aperta la seduta il Presidente ha pronunciato il seguente discorso:

Signori rappresentanti,

È con un senso di vivo compiacimento e di fiducia che io mi accingo ad inaugurare la prima conferenza plenaria dei rappresentanti del personale delle Ferrovie dello Stato.

Oggi raggiunge infatti la sua piena e pratica applicazione l'idea di mettere ad immediato contatto gli organi direttivi dell'Amministrazione col personale delle varie categorie, idea che ebbe già una parziale applicazione presso di noi, con esito soddisfacente, e che in tante circostanze memorabili lamentai, con fondamento, non fosse stata, nei giusti limiti, attuata prima d'ora.

Nutro ferma fiducia che l'esperimento, non da tutti apprezzato quanto merita e sull'esito del quale si hanno tante diffidenze, darà fecondi risultati d'indole morale quanto materiale e servirà

a cementare quella perfetta fiducia e comunanza di intenti fra gli organi direttivi dell'Amministrazione e il personale esecutivo, che sono base sostanziale del buon andamento dell'azienda e quindi del servizio pubblico affidatole.

I malintesi ed i preconcetti che facilmente sorgono e si estendono in un personale così numeroso come il nostro, creano malcontento specialmente quando le masse non hanno modo di far sentire direttamente le proprie aspirazioni e di aver chiara la visione delle cose, ed all'Amministrazione dirigente non è dato modo di rettificare le informazioni inesatte venute a conoscenza del personale e di fornire spiegazioni tranquillanti sulla portata di alcuni provvedimenti o dimostrazioni persuasive in ordine alla intempestività di richieste.

L'Istituto della rappresentanza, mercè specialmente l'interessamento degli eletti dal personale, servirà certamente d'ora innanzi a troncare al loro nascere tali malintesi e preconcetti, e contribuirà a mantenere nel personale quella tranquillità d'animo che è indispensabile per il regolare svolgimento del servizio.

Voi sentirete dalla viva voce dei vostri compagni quali sono i loro desiderii e le loro aspirazioni d'indole collettiva e quali i motivi di lamento, e potrete presentarli perchè vengano esaminati colla maggiore equità. Dall'esame attento e coscienzioso che ne sarà fatto, vagliando gli argomenti che saranno addotti a sostegno dagli interessati, potrà assai meglio l'Amministrazione rendersi conto della legittimità di quei desiderii e bisogni, cercando poi di assecondarli nei limiti del possibile.

D'altro canto, messi ad immediato contatto con la Direzione Generale ed in condizione quindi di apprezzare più direttamente la realtà delle cose, voi vi troverete in grado di conoscere esattamente le ineluttabili necessità dell'azienda e di valutare la giustezza delle ragioni che talvolta, malgrado ogni buona volontà, si opporranno al soddisfacimento delle domande dei vostri rappresentati. Cosicchè sarà la persuasiva voce del compagno che convincerà gli interessati assai meglio di ogni altra argomentazione, a desistere da quelle richieste che non potessero essere esaudite e ad attendere senza eccessiva impazienza il soddisfacimento delle aspirazioni che non potessero subito essere assecondate.

Venendo poi ad acquistare migliore conoscenza delle necessità

che regolano il nostro ordinamento, penetrando nei suoi particolari, voi apprezzerete — ne sono convinto — e con voi lo apprezzeranno i vostri rappresentati, la serena coscienza che ha l' Amministrazione dei suoi doveri e il desiderio di giustizia che ne informa gli atti. L'Amministrazione dal suo canto terrà nella massima considerazione le osservazioni della rappresentanza che ha voluto fosse costituita per riparare, più facilmente e nei limiti del possibile, a quelle manchevolezze che le fossero prima sfuggite.

Gravi sono le responsabilità che derivano dal vostro mandato: alto e delicato è il compito che vi è stato affidato; ma tanto più facilmente lo assolverete quanto più liberi ed obbiettivi vi manterrete nei vostri apprezzamenti. Quindi io non dubito che voi corrisponderete pienamente alla legittima aspettazione del Parlamento che ha sanzionata l'istituzione della rappresentanza, del Governo e dell'Amministrazione che l'ha proposta e del personale che vi ha eletti, guidati da retta coscienza nel tutelare da un lato gli interessi dei vostri rappresentati e nel rispettare, e contribuire a far rispettare, profondamente dall'altro i doveri che legano il personale al Paese, che, è bene ricordare, ha dimostrato di sapere a tempo opportuno, e nei limiti delle sue forze, provvedere ai bisogni ed ai desiderii del personale ferroviario.

Il nostro lavoro sarà così proficuo, e molte importanti questioni potranno in tal modo essere serenamente esaminate per ottenere poi soddisfacenti risoluzioni.

Sono lieto di constatare che la nuova istituzione della rappresentanza ha incontrato il favore generale del personale, il quale ha dimostrato il suo interessamento accorrendo numeroso alle votazioni, tanto che in qualche Compartimento il numero dei votanti raggiunse l'ottanta per cento degli elettori, e la media generale fu del settanta per cento.

Le elezioni procedettero regolarmente, salvo lievi e poco numerosi incidenti che ho risolti come incaricato dell'esecuzione del Decreto ministeriale 20 maggio 1911, coll'approvazione del Ministro.

Dopo le elezioni dei rappresentanti, sono state tenute diverse riunioni fra rappresentanti e delegati a scopo di affiatamento e per l'esame di argomenti che interessavano le singole categorie.

A questo proposito, reputo opportuno segnalarvi una questione che si riferisce alla competenza dei delegati di categoria, sulla quale mi sono dovuto intrattenere recentemente.

Alcuni rappresentanti ed i delegati per la circoscrizione di Milano, in una loro riunione ritennero necessario di costituire un « Comitato Esecutivo delle Delegazioni Compartimentali » avente l'incarico di convocare, quando occorresse, i delegati di tutto il Compartimento, o quelli delle categorie affini interessate, cercando di armonizzarne gli intendimenti e l'azione; di facilitare il compito dei rappresentanti e delegati del Compartimento fornendo loro tutti i dati, gli elementi, le istruzioni che potessero occorrere, attingendoli direttamente dagli uffici compartimentali; di coordinare infine, d'accordo con i Comitati degli altri Compartimenti, il lavoro che i rappresentanti e i delegati dovranno iniziare sulle questioni generali interessanti la classe, e su quelle particolari della categoria.

I delegati della 1ª, 6ª e 27ª categoria della detta circoscrizione, nel comunicare quanto sopra, avanzarono la richiesta di un locale, da servire per lo studio, recapito e deposito della corrispondenza del Comitato.

Ho fatto osservare ai richiedenti che la funzione del delegato del personale, la quale non è contemplata nella legge 13 aprile 1911 n. 310, ma soltanto nel regolamento, è unicamente quella di essere intermediario fra il rappresentante e gli agenti della propria categoria residenti nella circoscrizione elettorale, e che il modo in cui deve esplicarsi tale funzione è indicato nel regolamento per l'esercizio delle funzioni della rappresentanza, approvato con Decreto ministeriale 29 ottobre c. a.

Ciò premesso, ho loro aggiunto che ritenevo la istituzione di Comitati esecutivi compartimentali come superflua ed esorbitante dal mandato conferito ai delegati, tanto più che gli incarichi dei Comitati suddetti avrebbero potuto facilmente risolversi in una sovrapposizione ed anche in una menomazione delle attribuzioni dei rappresentanti.

Per tale ragione, io non ho creduto di poter corrispondere alla richiesta avanzata.

Debbo ora parlare delle memorie relative a richieste e desiderati del personale che mi hanno fatto pervenire alcuni rappresentanti, affinchè tutti siano a cognizione delle risposte date e delle ragioni che le hanno determinate.

Alcuni rappresentanti, nelle loro memorie, hanno formulato una richiesta d'indole morale, relativa alla riammissione in servizio degli agenti stati considerati dimissionarii in seguito allo sciopero del 1907 ed alla reintegrazione dei puniti (1).

Nessuna facoltà ho dalla legge per aderire alla richiesta, giacchè, a sensi dell'art. 12 della legge 13 aprile 1911 N. 310, gli argomenti da esaminarsi colla rappresentanza del personale sono soltanto quelli relativi agli interessi materiali e professionali, collettivi degli agenti.

Però, su questo argomento non posso a meno di rilevare che i fatti, per i quali venne applicato l'art. 56 della legge 7 luglio 1907 N. 429, ebbero dolorosa ripercussione non solo su quegli agenti che per la loro biasimevole condotta caddero sotto la sanzione della legge, ma anche sulla massa intera del personale ferroviario che, per qualche tempo e per causa di una esigua minoranza, ebbe a perdere quelle simpatie e quella considerazione del Paese che giustamente si era guadagnate colla fermezza e colla operosità, mercè le quali fronteggiò e vinse le difficoltà che tanto ci travagliarono nei primi due anni dell'esercizio di Stato, quando, senz'aumento sensibile di mezzi, si doveva servire un traffico che nel biennio aumentava del 18 per cento.

Ad ogni modo è bene tener presente, per quanto riguarda gli agenti colpiti colla degradazione o colla proroga del termine per l'aumento di stipendio, che l'Amministrazione già da tempo ha proceduto gradatamente, a tenore di regolamento, a concedere reintegrazioni di grado ed a far cessare la ripercussione della proroga del termine normale dell'aumento, tanto che ormai, di 114 degradati, soltanto 2 non hanno ancora ottenuta la reintegrazione, e

(1) Hanno presentato memorie in tal senso i rappresentanti delle categorie 18ª (Castrucci), 19ª (Sbrana) e 30ª (Bianco).

dei 6346 colpiti colla proroga non rimangono più che 480 per i quali non si sono ancora verificate le condizioni per far cessare la ripercussione della proroga.

Altri rappresentanti hanno richiesta l'iscrizione all'ordine del giorno di proposte per miglioramenti economici a favore del personale delle rispettive categorie. Ho ritenuto di dover interpretare tali richieste come fatte piuttosto perchè le proposte avanzate siano al più presto oggetto di studio per accertarne la possibilità di attuazione e determinare la gravezza degli oneri che ne derivano, e per stabilire poi, possibilmente di comune accordo, una graduatoria di urgenza per avanzare le proposte relative, man mano che le circostanze lo renderanno possibile.

Affinchè su questa possibilità la Rappresentanza del personale abbia una visione chiara, mi occorre ricordare che, dopo l'approvazione della legge N. 310 del 13 aprile 1911, che accordò oltre 25 milioni di miglioramenti alle paghe dei ferrovieri, e dopo che sarà approvato l'altro progetto di legge, del quale parlerò fra breve, inteso ad istituire un Orfanotrofio per i figli dei ferrovieri ed a corrispondere una gratificazione di buonuscita, il costo medio individuale dei 144.000 agenti stabili, in prova ed avventizi addetti all'esercizio, salirà a 1884 lire, mentre nel 1901 non era che di L. 1286: si tratta di una maggiore spesa per agente del 46.50 % conseguita in 10 anni, in misura dell'8.25 % innanzi il 1905, del 23.25 % dal 1905 al 1911, specialmente colla unificazione degli organici sulla base del più favorevole attuato dalle tre Società, col miglioramento delle competenze accessorie e coll'estensione a tutto il personale (già inscritto a Cassa Soccorso ed ai nuovi Istituti di previdenza) del trattamento più favorevole stabilito dalla vecchia Cassa Pensioni: infine i provvedimenti approvati nell'aprile scorso e quelli annunciati per il 1912 procurano il rimanente aumento di spesa del 15 % per agente rispetto a quella di partenza di L. 1286.

A coprire la maggiore spesa approvata nel 1911 e quella che è da ritenere sarà sanzionata nel 1912, sono sufficienti solo in parte i ritocchi apportati alle tariffe per i trasporti dei viaggiatori, ed

alla rimanente parte di oltre 20 milioni annui devono sopperire le economie che potranno derivare da semplificazioni amministrative e specialmente da restrizioni nei miglioramenti che fin qui si poterono annualmente apportare nel pubblico servizio.

Per colmare detto sbilancio, occorre che trascorrano almeno quattro anni e che non vi sia sosta nell' incremento dei prodotti: intanto è necessario in questi quattro anni prelevare dalla riserva ben 30 milioni per non alterare il versamento annuale che il Tesoro riceve dal Bilancio ferroviario.

E evidente quindi che non è ora, nè vicino, il momento di rivolgere richieste al Parlamento di ulteriori notevoli miglioramenti d'organico a favore specialmente di quelle categorie del personale che, relativamente alle altre, ebbero nel passato a ricevere qualche maggior beneficio.

E per tutte queste ragioni che le memorie presentate e quelle che lo saranno in seguito, verranno bensì subito debitamente istruite, ma per ora al solo scopo di esaminare, come ho detto, quali miglioramenti dovranno avere la precedenza a tempo opportuno.

Intanto, a proposito dei miglioramenti materiali fin d'ora possibili, debbo richiamare l'attenzione della rappresentanza sull'art. 3 della legge nel quale è detto che « indipendentemente dai premi per risparmio sul consumo delle materie e da quelli localizzati per il miglior rendimento di determinati servizi, che i regolamenti vigenti consentono, saranno accordate al personale dell'Amministrazione ferroviaria di Stato speciali gratificazioni in dipendenza delle economie che sulle spese di personale saranno conseguite ».

Tale disposizione, la cui importanza a favore del personale laborioso e curante del buon andamento dell'azienda, cioè degli interessi dello Stato, è di assoluta evidenza, permette di affrettare la possibilità che siano esauditi i desiderii del personale in ordine ad altri miglioramenti oltre quelli conseguiti, purchè gli agenti contribuiscano colle loro più assidue ed intense prestazioni a contenere sempre in più ristretti e giusti limiti le spese di personale.

Saranno dunque opportuni gli studi e le proposte che ogni rappresentante crederà di fare per rendere possibile alla propria categoria, quella cioè della quale egli ha competenza, di eseguire il lavoro e le prestazioni che le sono richieste col minor numero di

agenti compatibile con una ragionevole misura di prestazione d'opera giornaliera, che evidentemente potrebbe anche in taluni casi essere maggiore da parte del personale giovane di quella richiesta al personale anziano.

Ho detto che il Parlamento ha ammesso di essere chiamato ancora ad esaminare un disegno di legge contemplato dall'art. 6 della legge 13 aprile 1911 N. 310, per la costituzione di un'Opera intesa ad accogliere, soccorrere, proteggere ed istruire gli orfani degli agenti, per sussidiare vedove ed orfani di agenti esonerati dopo il giugno 1905, per corrispondere determinate somme a titolo di buonuscita alle famiglie di agenti morti in attività di servizio od agli agenti all'atto dell'esonero.

Sono lieto di poter comunicare in proposito che il Ministro dei Lavori Pubblici mi ha autorizzato a sottoporre a suo tempo all'esame dei rappresentanti le basi che si vorrebbero dare alla nuova istituzione, per conoscere se le condizioni progettate sarebbero gradite al personale, e così, nel concretare il progetto definitivo di legge, tener conto delle osservazioni ricevute in relazione ai mezzi che si crederà di poter chiedere al Parlamento ed alla misura dei contributi che dovrà fornire il personale.

Allorquando i predetti studi saranno ultimati, ne comunicherò il risultato ai rappresentanti in precedenza della convocazione della conferenza in cui verrà esaminato l'argomento e che ho ragione di ritenere sarà nei primi giorni del venturo febbraio.

Innanzi di por termine, sono lieto che l'occasione mi dia modo di esprimere alla rappresentanza di tutto il personale delle Ferrovie dello Stato, e cioè di quasi 150.000 agenti, il mio compiacimento e quello dei funzionarii dirigenti, per i risultati che, mercè l'opera di tutti, in pochi anni si sono ottenuti, portando l'esercizio ferroviario italiano per molte parti alla pari di quello di Reti che ci erano additate come modello.

Molto resta da fare e sono certo, considerando i risultati fin qui ottenuti, che altri e maggiori miglioramenti saranno conse-

guiti per sempre più soddisfare alle esigenze del traffico del nostro Paese in pieno sviluppo.

Fra le lodi che in questi giorni si vanno facendo all'Amministrazione ferroviaria per i risultati conseguiti nell'ottobre, quando gli ingenti trasporti richiesti dalla campagna vinicola poterono compiersi parallelamente all'eccezionale movimento di viaggiatori accorrenti alle Esposizioni, ed agli importanti trasporti per il corpo di spedizione in Tripolitania, tengo a comunicarvi quella che all'Amministrazione ed al personale ferroviario è pervenuta dal Capo dello Stato Maggiore che ebbe a constatare nello svolgimento delle grandi manovre dell'agosto e poi nei successivi ingenti trasporti, quanto migliorato sia il nostro servizio non solo, ma quanto si possa contare sulla volonterosità ed operosità del personale tutto, specialmente quando gli interessi vitali del Paese sono in giuoco.

Ed a questa lode, che mi torna tanto gradita perchè conferma le speranze che sempre ho avute nei successi che il personale ferroviario italiano avrebbe saputo conseguire, sono poi orgoglioso di aggiungerne un'altra all'indirizzo degli equipaggi dei nostri piroscafi, i quali, benchè liberi di sbarcare quando le navi vennero requisite e trasformate in incrociatori, vollero rimanere a bordo e prestare la loro opera quali volontarii nella guerra attuale. A questi valorosi, che fanno onore al Paese ed al personale delle Ferrovie dello Stato, fra i quali trovansi il rappresentante ed il supplente della 45ª categoria, capi macchinisti Montalto e Marasà ed ai nostri richiamati sotto le armi che fanno parte del corpo di spedizione, mando un saluto ed auguri.

Dopo che il Direttore Generale ha terminato di parlare, i rappresentati della 30ª categoria (Bianco) e della 19ª (Castrucci) hanno rinnovato il voto e la domanda per la riammissione degli agenti considerati dimissionari in seguito allo sciopero dell'ottobre 1907, presentandoli per iscritto al Direttore Generale (1) che è stato

(1) La memoria presentata dal rappresentante Castrucci è firmata anche dai rappresentanti delle categorie 12ª, 14ª, 16ª, 19ª, 20ª, 22ª, 23ª, 31ª, 32ª, 33ª, 34ª, 35ª, 36ª, 38ª, 39ª e 42ª e contiene anche la domanda di annullamento dei minori provvedimenti presi contro gli agenti che si astennero dal lavoro.

anche pregato dal rappresentante Bianco affinchè li comunichi all'Autorità politica. Ad essi si è associato su tale argomento il rappresentante della 36ª categoria (Fellini).

Il Direttore Generale ha risposto, confermando che egli non può uscire dalla traccia dettatagli dalla legge 13 aprile 1911, N. 310, la quale all'art. 12 stabilisce che il Direttore Generale deve esaminare coi rappresentanti del personale solamente gli argomenti relativi agli interessi materiali e professionali, collettivi degli agenti; nè gli è dato di farsi tramite per presentare simili voti all'Autorità politica. Accetta quindi in consegna i voti scritti che gli sono presentati, avvertendo però che essi non possono che rimanere negli atti della conferenza.

Il rappresentante della 14ª categoria (Signorini), rilevando le dichiarazioni fatte dal Direttore Generale in merito alle richieste di migliorìe economiche, ha affermato che i rappresentanti del basso personale non possono non insistere perchè siano chiesti a chi di ragione nuovi miglioramenti, essendo i ferrovieri sempre scarsamente retribuiti. Il personale non può essere pago di tali dichiarazioni e sarà quindi costretto a richiedere insistentemente i miglioramenti che gli spettano, dovendo esser retribuito in relazione ai bisogni della vita.

Il Direttore Generale ha confermato che non è ora il momento, come ha dimostrato, di richiedere al Parlamento ulteriori notevoli miglioramenti economici, dopo poco che il Paese ha dato ad esso tutto ciò che le sue forze consentivano. Conviene essere pratici e andare per gradi, limitandosi per ora la Direzione Generale ad istruire le memorie che saranno presentate in proposito, allo scopo di esaminare quali miglioramenti dovranno avere la precedenza a tempo opportuno.

Il rappresentante della 22ª categoria (Erasmi) ha posta una questione pregiudiziale sulla nomina del rappresentante del personale per la 25ª categoria. Nella votazione per tale rappresentante, in seguito all'annullamento da parte del presidente del seggio di alcune schede perchè firmate dagli elettori, gli interessati chiesero che l'annullamento stesso fosse deliberato mediante votazione dei delegati. Il presidente non ritenne di accogliere la domanda, perchè la cosa sarebbe stata in contrasto colle disposizioni del regolamento, ed i firmatari delle schede fecero inserire a verbale una domanda di annullamento delle elezioni.

Il rappresentante Erasmi afferma che a sensi dell'art. 21, ul-

timo capoverso, del regolamento approvato con Decreto ministeriale 20 maggio 1911, erano competenti a decidere in merito all'annullamento o meno delle schede i delegati presenti, e ritiene che l'elezione del rappresentante non sia valida.

Al riguardo ha preso la parola anche il rappresentante della 21ª categoria (Flunci) per precisare il contenuto di una frase pronunciata dal rappresentante Erasmi.

Il Direttore Generale fa presente che a sensi dell'art. 20 del precitato regolamento la votazione doveva essere segreta e quindi di diritto dovevano le schede firmate essere annullate dal presidente. Aggiunge che — essendo di sua competenza decidere in merito a simili incidenti, quale incaricato della esecuzione del Decreto ministeriale che approva il regolamento delle elezioni — fece a suo tempo rispondere ai delegati, che avevano fatto inserire a verbale le proteste, dimostrandone la infondatezza e dichiarando regolare l'avvenuta elezione. Tale decisione fu poi ratificata da S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, epperciò non ritiene che la cosa debba avere altro seguito. Prega il rappresentante Erasmi di prenderne atto e considerare esaurito l'incidente, desiderando che vi sia perfetto accordo fra i rappresentanti.

Il rappresentante della 25ª categoria (Parigi) che aveva chiesta la parola, viste le dichiarazioni del Direttore Generale e la preghiera rivolta al rappresentante Erasmi, rinuncia a parlare.

Il rappresentante della 1ª categoria (Pietri) ringrazia il Direttore Generale delle parole di lode rivolte al personale ferroviario: fa poi voti perchè prima di ogni altra sia esaminata la questione relativa alla istituzione di un orfanotrofio, con opportune disposizioni a favore delle sorelle nubili e delle madri di agenti morti in attività di servizio e non aventi diritto a pensione, e quella inerente al trattamento di pensione, sulla quale si riserva di presentare fra breve una memoria a nome di 22 rappresentanti.

Anche il rappresentante della 43ª categoria (Bonomolo) ha ringraziato il Direttore Generale delle parole di lode e degli auguri rivolti al personale navigante che trovasi ora imbarcato sui piroscafi requisiti dallo Stato per il servizio della guerra attuale. Prega poi che sia pubblicato colla maggiore possibile sollecitudine il regolamento per il personale navigante.

A questa domanda si associa il rappresentante della 46ª categoria (Mostacci).

Il Direttore Generale dichiara che tale regolamento sarebbe già stato emanato se non fosse stato prudente di acquistar prima una certa esperienza delle speciali esigenze del servizio nei riguardi del personale. Con ciò il regolamento potrà essere completo e duraturo.

Il rappresentante della 30ª categoria (BIANCO) ha chiesto che siano comunicate ai rappresentanti, a risparmio di tempo, per la loro integrazione, le bozze degli studi che gli consterebbe siano stati compiuti dalla Direzione Generale per il nuovo regolamento del personale.

A tal proposito il rappresentante della 1ª categoria (PIETRI) presenta assieme a quello della 2ª (DORE) una memoria scritta intorno alle modificazioni al regolamento che è stata sottoscritta da altri rappresentanti (1).

Il Direttore Generale riconosce l'opportunità che i rappresentanti presentino in proposito i loro desideri, dei quali si terrà conto fin dove sarà possibile, facendo però notare che il progetto di nuovo regolamento non potrebbe formare oggetto di discussione in queste riunioni.

Il rappresentante PIETRI ha presentata un' altra memoria scritta intesa ad ottenere che, a modificazione del regolamento 20 maggio 1911, i funzionari dei Servizi legale e sanitario siano costituiti in due categorie, al di fuori delle attuali categorie 1ª e 2ª, aventi ciascuna un unico rappresentante.

Il rappresentante della categoria 6ª (ALESSANDRINI) ha presentato domanda che nelle promozioni in corso l'Amministrazione tenga particolare conto della anzianità e le assegni nella più larga misura possibile ed in modo che ne abbiano a fruire specialmente coloro che, non per propria colpa, vennero trascurati in passato.

Il rappresentante della 7ª categoria (DE FRANCESCA) ha presentato richiesta che gli siano fatti conoscere i criteri ai quali l'Amministrazione si attenne nel concretare le norme per l'esame-

(1) La memoria è sottoscritta dai rappresentanti delle categorie 1ª, 2ª, 3ª, 6ª, 7ª, 10ª, 11ª, 17ª, 26ª, 27ª e 37ª.

concorso a posti di Applicato fra gli Applicati degli Uffici, bandito nel corrente anno.

Il rappresentante della categoria 36ª (FELLINI) ha presentato una memoria (1) che contiene varie proposte di modificazioni al regolamento del personale ed alle disposizioni sulle competenze accessorie, di miglioramenti nel trattamento di pensione, ecc.

Il rappresentante PIETRI ha espresso il voto che le conferenze plenarie abbiano luogo più frequentemente di quanto prevede la legge: al che il Direttore Generale ha risposto che questo è anche suo desiderio, intendendo che la rappresentanza funzioni efficacemente.

Il rappresentante della 41ª categoria (TONELLI) esprime il desiderio che a tutto il personale ferroviario siano somministrati i medicinali occorrenti gratuitamente, o quanto meno a prezzo di costo. Ha poi espresso il voto che gli avanzamenti del personale siano concretati a cura di una Commissione di avanzamento, la quale darebbe maggiori garanzie.

Il rappresentante BIANCO esprime l'avviso che sarebbe opportuno che le conferenze della rappresentanza fossero presenziate anche dai rappresentanti supplenti, in omaggio ad una giusta continuazione di lavoro per il caso che talvolta qualche rappresentante fosse impedito.

Il Direttore Generale ha risposto che non gli sembra necessario tale intervento dei rappresentanti supplenti, i quali sono stati istituiti unicamente perchè il personale avesse la sicurezza che alle riunioni della rappresentanza non mancasse il rappresentante della sua categoria. I supplenti possono tenersi in corrente sull'andamento dei lavori mercè la lettura dei resoconti delle riunioni, che verranno pubblicati, a termini di regolamento, nel « Bollettino ufficiale delle Ferrovie dello Stato ».

Il rappresentante della 18ª categoria (CASTRUCCI) propone che in questa conferenza sia stabilita la procedura in merito alla pre-

(1) La memoria è firmata anche dai rappresentanti delle categorie 12ª, 14ª, 15ª, 16ª, 18ª, 19ª, 20ª, 22ª, 23ª, 31ª, 32ª, 33ª, 34ª, 35ª, 38ª, 39ª, 42ª, 44ª e 46ª.

sentazione degli ordini del giorno, nel senso che questi siano comunicati ai rappresentanti qualche tempo prima della riunione, affinchè i rappresentanti stessi, se del caso, possano proporvi delle aggiunte.

Il Direttore Generale, mentre prende nota della proposta del rappresentante CASTRUCCI, avverte che non ha ritenuto di far compilare per ora il regolamento per le conferenze della rappresentanza, essendo più conveniente che esso venga redatto quando sarà passato un po' di tmpo e si sarà acquistata un po' di esperienza, tenendo in debito conto le proposte che presenteranno man mano sull'argomento i rappresentanti.

Il rappresentante FLUNCI ha chiesto che, allo scopo di affrettare la soluzione di questioni di minore importanza, gli sia concesso di recarsi direttamente alla sede del Servizio da cui dipende.

Il Direttore Generale conviene sulla opportunità che, in tali questioni di particolare competenza dei rispettivi Servizi e riguardanti gli interessi collettivi della categoria, siano sentiti i rappresentanti dai Capi Servizio o da chi per essi ed assicura che in tal senso saranno date disposizioni.

Il Direttore Generale aderisce poi alla richiesta avanzata dal rappresentante ERASMI nel senso che ogni qualvolta verrà emanata una circolare od istruzione che possa interessare una o più categorie di personale, ne sia inviato un esemplare a ciascuno dei rappresentanti interessati, sempre quando non si tratti di disposizione riservata.

Sono state avanzate infine richieste da parte dei rappresentanti TONELLI e BRUSCHETTI di pubblicazioni di servizio e della concessione dei locali ad uso dei rappresentanti, ed affacciate dai rappresentanti ALESSANDRINI, DE FRANCESCA, LUNGARINI, MOSTACCI e PUGLISI altre questioni particolari d'ordine interno su di che il Direttore Generale ha dato schiarimenti e preso nota per le disposizioni del caso.

Nella « Prefazione Generale all'Orario Generale di Servizio 1° ottobre 1911 » (Parte Seconda) si dovrà aggiungere:

A pag. 3 il numero d'ordine 234 e l'indicazione della linea: « Porto Empedocle-Siculiana », col richiamo (*);

All'elenco delle stazioni fermate, ecc., a pag. 5 e seguenti, alle sedi opportune si dovranno inserire le seguenti indicazioni:

Siculiana	LO-a	P	234
Realmonte	LO-a	P	234
Punta piccola *	LB	P	234
Porto Empedocle-Cannelle *	LB	P	234

Nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » si dovrà:

A pag. 8 aggiungere alle linee dipendenti dalla Direzione Compartimentale di Palermo: Porto Empedocle-Siculiana (a scartamento ridotto);

A pag. 74 esporre di fianco al nome di Porto Empedocle Stazione il richiamo * riportando in calce la seguente nota:

* Stazione di scambio con la linea complementare a scartamento ridotto Bivio Sciacca-Ribera-Bivio Greci-Porto Empedocle, esercitata con norme speciali.

Nella stessa pagina tra Porto d'Ascoli ** e Porto Empedocle Porto inserire:

Porto Empedocle-Cannelle. (casa cantoniera)	Bivio Sciacca-Ribera-Bivio Greci-Porto Empedocle.	Palermo	Girgenti	125	(6) V	(1) B (6)

—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

riportando in calce la seguente nota:

* Situata su linea complementare a scartamento ridotto, esercitata con norme speciali.

A pag. 75 dopo Pudano aggiungere:

Punta Piccola * (casa cantoniera)	Bivio Sciacca-Ribera-Bivio Greci-Porto Empedocle	Palermo	Girgenti	125	(6) V

(1) B (6)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

riportando in calce la seguente nota:

* Situata su linea complementare a scartamento ridotto, esercitata con norme speciali.

A pag. 77 fra Ravenna e Reana del Roiale inserire:

Realmonte ******	Bivio Sciacca-Ribera-Bivio Greci-Porto Empedocle	Palermo	Girgenti	125	V

B	(2) G	—	(2) O	—	—	—	—	—	F	—	—	—	—	S

riportando in calce la seguente nota:

****** Situata su linea complementare a scartamento ridotto, esercitata con norme speciali.

A pag. 93 fra Sicignano e Siderno Marina inserire:

Siculiana *****	Bivio Sciacca-Ribera-Bivio Greci-Porto Empedocle	Palermo	Girgenti	125	V

B	(2) G	—	(2) O	—	—	—	—	—	F	—	—	—	—	S

riportando in calce la seguente nota:

***** Situata su linea complementare a scartamento ridotto, esercitata con norme speciali.

Nell'indice grafico delle tabelle polimetriche deve essere tracciato il nuovo tronco Porto Empedocle-Siculiana, con l'indicazione del N. 171.

A pag. 170 (tabella 120) di contro al nome di Porto Empedocle Stazione esporre il richiamo (3) e a piè di pagina riportare la nota seguente:

(3) Punto di diramazione per la linea complementare a scartamento ridotto Bivio Sciacca-Ribera-Bivio Greci-Porto Empedocle.

A pag. 171 inserire la tabella polimetrica 125 riportata nell'Allegato *B*.

A pag. 239 fra Portiere Stella e Porto Empedocle Porto inserire:

Porto Empedocle-Cannelle (casa cantoniera)	31.18	305 2 (*)	312 2 (*)

Alla stessa pagina dopo Priolo Melilli aggiungere:

Punta Piccola (casa cantoniera)	31.18	305 5 (*)	312 5 (*)

Alla stessa pagina fra Ragusa Inferiore e Roccalumera Mandanici, inserire:

Realmonte	31.18	305 9 (*)	312 9 (*)

Alla stessa pagina fra Sferro e Simeto inserire:

Siculiana	31.18	305 14 (*)	305 14 (*)

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni viaggiatori e bagagli e merci dovranno essere aggiunti i nomi delle nuove stazioni e le indicazioni dell'instradamento e della distanza che nei prontuari medesimi risultano esposti per Porto Empedocle Stazione nonchè le distanze relative al percorso sulla linea a scartamento ridotto, procedendo analogamente a quanto è stato sopra indicato per le aggiunte nel « Prontuario Generale ».

Inoltre dovranno pure essere praticate opportune aggiunte nei fascicoli « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio, ecc., ecc., in servizio diretto ferroviario-marittimo (Edizione 1° luglio 1910) » e « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai transiti marittimi ecc., ecc., in servizio diretto ferroviario-marittimo (Edizione 1° marzo 1911) », nonchè nell'Elenco delle stazioni, ecc., che partecipano alle Tariffe Speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario marittimo (1° ottobre 1910).

LINEA Bivio Sciacca-Ribera-Bivio Greci-Porto Empedocle.

TRONCO Porto Empedocle-Siculiana.

(Linea complementare a scartamento ridotto)

Siculiana				
6	**Realmonte**			
10	4	**Punta Piccola**		
14	8	4	**Porto Empedocle-Cannelle**	
14	9	5	2	**Porto Empedocle Stazione**

Allegato **C** *all'Ordine di Servizio N. 395-1911.*

Prezzo dei biglietti di corsa semplice in distribuzione alla casa cantoniera di Porto Empedocle-Cannelle.

Casa cantoniera	Linea cui appartiene	tazioni per le quali distribuisce i biglietti	Specie dei biglietti	Prezzi compresa la tassa di bollo		Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
				1ª classe	3ª classe	
Porto Empedocle Porto	Siculiana Porto Empedocle	Siculiana	Corse semplici	1.30	0.65	Porto Empedocle Stazione
		Realmonte		0.80	0.40	
		Punta Piccola		0.45	0.25	
		Porto Empedocle Stazione		0.25	0.20	

Allegato alla Circolare N. 102-1911.

TRASPORTI A DOMICILIO

nelle Stazioni della ferrovia di Valle Brembana

STAZIONI	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
	Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.) Tassa per ogni spedizione ed operazione di		Numerario		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
	presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni lire mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Ambria.												

S. Giovanni Bianco S. Pellegrino . . . Zogno	0.15	—	0.30	0.20	0.50	0.70	0.30	0.25	0.70	0.25	0.25	

Avvertenze.

1ª — Pei colli indivisibili superanti il peso di un quintale, da levarsi o rendersi ai piani superiori od ai locali sotterranei, la tassa sarà raddoppiata; per gli oggetti voluminosi e per la mobilia sarà invece aumentata del 30 0/0.

2ª — Per le merci da prendersi o recapitarsi a domicilio nelle località di S. Pellegrino e S. Giovanni, le tasse saranno raddoppiate qualora la distanza del recapito sia superiore ad un km. (limite massimo di servizio obbligatorio e sempre quando esista strada carrettiera).

Circolare N. 22v (Servizi VII e X).

Veicoli da inoltrarsi vuoti nelle Officine dell'Amministrazione per scadenza di periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare, e che sono indicati nello elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della Rete alle ore 17 del giorno 15 dicembre 1911, estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile, e delle squadre di rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli sopra indicati viene rintracciato, se esso è vuoto, la stazione vi applicherà da ambo i lati la nuova etichetta mod. G-318 di cui l'Ordine di Servizio N. 67-1911 scrivendo a mano nell'apposito spazio, il motivo per cui il veicolo viene destinato all'Officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in Officina scortato da mod. G-130.

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta cui sopra in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in Officina, scortandolo con mod. G-130.

Di massima i bagagliai a due sale ed i carri dovranno essere etichettati per la più prossima Officina rispetto al luogo dove vengono rintracciati, mentre le carrozze ed i veicoli a carrelli saranno

destinati ad una delle Officine di Torino, Verona, Firenze, Bologna, Granili, Foggia, Taranto e Palermo più prossima al luogo dove vengono rintracciati.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno esser tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così non dovranno esser tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

Di ogni invio di veicoli alle Officine dovrà darsi avviso telegrafico alla Delegazione Circolazione Veicoli nella cui circoscrizione trovasi la stazione che etichetta il veicolo.

Ogni negligenza, omissione ed erronea applicazione di etichette verrà severamente punita, anche con l'addebito di tutto o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da inoltrarsi nelle officine per scadenza del periodo di garanzia.

BAGAGLIAI

DUI[CR] - 96107; 96114; 96118; 96121; 96148; 96305; 96320; 96325; 96342 a 96344; 96356; 96373.

CARRI

F - 166886 a 166889; 167674 a 167677; 169767 a 169770; 170128 a 170132.

L - 469004 a 469008; 469070 a 469075; 469080 a 469084; 469088 a 469092; 469212 a 469214; 469218 a 469220; 469431 a 469434; 469671 a 469675; 469685 a 469687;

469800 a 469804; 470086 a 470089; 470205; 470275 a 470277; 470469 a 470473; 470674 a 470678; 470682; 471796 a 471799; 471900 a 471904; 471909 a 471911; 472977 a 472981; 473561 a 473563; 473569 a 473571; 473580 a 473584; 474353 a 474355; 474536 a 474538; 474547 a 474550.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 9, 11, 26, 27, 29 e 34.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

SENTENZE

Fornitura di vagoni - Danno - Obbligo del risarcimento.

La mancata fornitura di vagoni a chi ne abbia fatto preventiva richiesta non obbliga l'Amministrazione ferroviaria a rispondere dei danni. Per creare un tale obbligo occorre che il richiedente insoddisfatto dimostri la colpa delle ferrovie, che pure avente i carri disponibili non si sia curata di somministrarli od abbia usato, nella loro assegnazione indebite preferenze.

C. APPELLO BOLOGNA, 3-9 giugno 1911 - Marconi *P. Pres.* Jorio *estens.*, Ferrovie Stato c. Bisacchi.

Con citazione 23 gennaio 1907 il sig. Ugo Bisacchi convenne in giudizio innanzi al Tribunale di Roma l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato in persona del suo Direttore Generale commendator Riccardo Bianchi, ed espose che fin dal 12 luglio 1906 aveva fatto richiesta alla stazione di Sezze che si mettessero a sua disposizione quattro carri al giorno, e relativi copertoni, dal domani, e fino a nuovo ordine, per spedire ai suoi clienti quindicimila quintali di paglia pressata; che le Ferrovie non solo non soddisfecero a tale richiesta, ma per la evidente e prevedibile scarsità del personale di quella stazione, per la trascuratezza nel mandare le macchine di manovra, anche esse state più volte richieste, fecero protrarre quella spedizione di più che tre mesi oltre il tempo che sarebbe stato necessario, con grave danno dello istante, che dovè provvedere alla custodia della paglia in apposite località, e soppor-

tare che gran quantità di essa s'infradicisse e perdesse la sua qualità commerciale, come egli si riservava di provare a suo tempo. Assumendo quindi che ciò avvenne per colpevole trascuratezza delle Ferrovie nel disimpegnare il servizio dei trasporti, e che perciò debbono esse risponderne per non poter invocare nessuna causa di forza maggiore o di fatti imprevisti o imprevidibili, chiese che fossero condannate a titolo di danni al pagamento di L. 3846 (tremila ottocento quarantasei) od altra somma che al Tribunale paresse più equa, oltre agli interessi, spese ed onorari, con sentenza provvisoriamente eseguibile.

A corredo della domanda vennero esibiti: un atto per mezzo di ufficiale giudiziario, 25 luglio 1906 d'intimazione e diffida alla Direzione Generale delle Ferrovie, contenente protesta di danni; due atti notarili in data 12 agosto, l'uno redatto nella tenuta Ferraioli, in territorio di Sezze, dove si confezionavano le balle, l'altro nella stazione ferroviaria di detto comune, diretti a constatare come procedeva il servizio della spedizione della paglia in rapporto a quella ch'era già pronta; ed, infine, una distinta di danni che il Bisacchi dichiarava di essergli stati prodotti nella suindicata cifra di L. 3846, per colpa delle Ferrovie dello Stato.

In base a questi fatti e documenti, concluse in comparsa l'attore, in via principale, per l'accoglimento della sua domanda, ed in subordine, per l'ammissione di quattro capitoli di prova testimoniale, per stabilire con i due primi il fatto della richiesta da parte sua dei carri e copertoni, e da parte delle Ferrovie la omissione nel fornirli a seconda della richiesta; e con gli altri due la trascuratezza e la negligenza di quell'Amministrazione nella provvista del personale sufficiente al traffico, e delle macchine di manovra, senza delle quali in quella stazione non era possibile di procedere al carico. Si sostenne dalla convenuta il niun fondamento in diritto e in fatto della domanda attrice, e se ne chiese il rigetto. Anche essa produsse alcuni documenti, da uno dei quali appariva che dal 16 luglio al 25 novembre di quell'anno erano stati forniti al Bisacchi 167 carri in luogo di 183.

Che il Tribunale con sentenza 9-19 luglio 1907, accolse la tesi principale dell'attore, e condannò la Amministrazione delle Ferrovie al risarcimento dei danni in favore del medesimo per la mancata fornitura di 16 vagoni vuoti.

Con atto 21 agosto 1907 l'Amministrazione condannata produsse appello, dicendo errata in diritto la pronuncia dei giudici di prima istanza, e chiese, in riforma della medesima, respingersi le domande spiegate dall'attore Bisacchi.

L'interposto gravame fu completamente accolto dalla Corte di Appello di Roma, la quale con sentenza 21 febbraio e 12 marzo 1908, in piena riforma di quella impugnata, rigettò la domanda del Bisacchi, e lo condannò nelle spese.

Ma questi non si acquietò alla emanata decisione, e la denunciò al Supremo Collegio, con tre mezzi, che riproducevano le questioni precedentemente agitatesi. Due di essi furono respinti, il terzo riguardante la prova testimoniale della negligenza stata dedotta in subordine, fu accolto, e, cassata soltanto in relazione a questo capo l'impugnata sentenza, venne la causa rinviata a questa Corte di Appello per nuovo esame e per le spese.

Che riassunti gli atti dall'Amministrazione delle Ferrovie, in data 23 luglio e 14 dicembre 1910 fu il Bisacchi citato innanzi questa sede per sentir accogliere integralmente l'appello da essa prodotto verso la sentenza 9-19 luglio 1907 del Tribunale di Roma.

Discussa la causa, i procuratori delle parti presero le conclusioni sopra trascritte.

Ha considerato

IN DIRITTO.

Che il compito di questa Corte sia determinato dalla sentenza del Supremo Collegio. Con essa, come già si è esposto, vennero respinti i due primi mezzi del ricorso prodotto dal sig. Bisacchi contro la sentenza della Corte di Appello di Roma 21 febbraio 1908, fu accolto il terzo, ed in relazione a questo ultimo la sentenza stessa fu cassata, e rinviata la causa a questa Corte per nuovo esame, e per le spese. Si sosteneva col primo mezzo, in rapporto alla domanda principale spiegata innanzi al magistrato di merito, che l'Amministrazione delle Ferrovie è tenuta al risarcimento dei danni per il rifiuto o il ritardo nel fornire i vagoni vuoti richiesti dai privati, qualora possa a ciò provvedere coi mezzi di trasporto

disponibili, e non ostino impedimenti straordinari, o di forza maggiore. Considerò la Corte di Cassazione ribadendo gli argomenti della Corte di Appello, che non vi può essere obbligo senza una precisa e chiara disposizione di legge, la quale lo imponga, o senza un analogo contratto, e questo non verificandosi nella specie, perchè la disposizione di legge manca, e la richiesta dei vagoni è atto che precede il vero contratto di trasporto, non poteva nel Bisacchi, pel solo fatto della richiesta non soddisfatta dei vagoni sorgere titolo a risarcimento contro le Ferrovie.

Col secondo si deduceva, in subordine, che anche ammesso che la tesi principale di cui sopra non potesse come regola generale, venire accolta, nel caso in esame, trattandosi di trasporto di merci infiammabili, per precise disposizioni di legge le Ferrovie sono obbligate a fornire i carri vuoti, e tale fornitura non è una operazione antecedente al contratto di trasporto, ma di questo, invece, principio e parte essenziale. Dal supremo Collegio si osservò in proposito che le tariffe ferroviarie che fanno parte della legge 27 aprile 1885, ancora in vigore, per il trasporto delle materie infiammabili non contengono alcuna condizione per cui i privati debbano necessariamente far precedere la richiesta dei carri alla consegna della merce, e che invece, quando questa consegna è avvenuta, incombe all'Amministrazione di trasportarla nella maniera designata dall'art. 15 delle suddette tariffe.

Col terzo mezzo, che è quello accolto, si sosteneva in ulteriore subordine, che quando anche i due precedenti assunti non fossero stati meritevoli di fortuna, *non avrebbe* in ogni modo la Corte di merito potuto arrivare senz'altro al rigetto definitivo della domanda del Bisacchi, ma avrebbe invece dovuto ammetterlo all'espletamento della richiesta prova testimoniale, tendente a porre in essere la colpa, la trascuratezza e la negligenza delle Ferrovie.

I capitoli di prova dei quali fin da principio l'attore aveva chiesto l'ammissione, come si è detto, erano quattro; ma dei due primi, relativi a fatti del resto incontroversi, è inutile occuparsi perchè dedotti a sostegno della tesi principale stata respinta, e, d'altronde, in questa sede non sono stati riproposti. Gli altri due,

tendenti a stabilire la colpa delle Ferrovie vengono mantenuti, e sono i seguenti:

1. « Che per trascuratezza e negligenza la Direzione delle Fer-
« rovie, non ostante i ripetuti reclami del capostazione di Sezze,
« lasciò quest'ultima priva del personale normale e che fosse suffi-
« ciente allo ordinario traffico di detta stazione;

2. « Che essa Direzione trascurò anche di mandare, sebbene
« richiesta ripetutamente, le macchine di manovra, in guisa che
« quand'anche vi erano i carri vuoti in stazione, non potevano
« venir caricati per l'ingombro al piano caricatore, prodotto dai
« carri pieni ».

Aveva considerato la Corte di Appello che questi due capitoli erano inammissibili, perchè portano implicito un controllo in merito a provvedimenti amministrativi, quali la distribuzione del personale proporzionatamente ai bisogni del servizio, e del materiale di trazione disponibile — provvedimenti sottratti per loro natura alla disamina ed al sindacato del potere giudiziario: e non sono concludenti ai fini della responsabilità, che non può risultare se non da fatti illeciti ed arbitrari preordinati all'inadempimento della fatta richiesta, ai quali nei dedotti capitoli non si accenna in alcun modo.

Sul che dalla Corte di Cassazione fu rilevato che il Bisacchi aveva invocato al pari di qualunque attore a sostegno della sua domanda, la prova del fatto colposo, per stabilire che l'Amministrazione delle Ferrovie gli aveva negato i carri non in conseguenza dell'esercizio di una facoltà discrezionale insindacabile in sede giudiziaria — fatto che può spiegarsi col difetto di mezzi disponibili — ma ai fini della dimostrazione della colpa, ossia di un fatto illecito; *onde si poteva discutere se gli articoli, come erano formulati, bastassero ad offrire una prova concludente, ma non dichiarare senz'altro la inamissibilità della prova medesima.*

Di vero non si contesta che l'Amministrazione ferroviaria abbia diritto di distribuire il personale e il materiale di cui può disporre a seconda delle varie e mutevoli esigenze, tenendo presente così la quantità che la qualità dei bisogni che le sono manifestati, ma appunto perchè essa è una pubblica amministrazione a cui tanto gravi e vitali interessi economici e commerciali met-

tono capo, quel suo diritto illimitato deve trovare un confine nell'uso illuminato di questa sua facoltà.

Laonde, come essa non potrebbe trincerarsi dietro la irresponsabilità allorchè, agendo *ad arbitrio ed a capriccio* arreca deliberatamente danno altrui, così di danno dovrà egualmente essere tenuta a rispondere quando lo cagionasse per effetto non di preordinato proposito, ma di trascuratezza e negligenza che sono incompatibili col normale esercizio di pubbliche attribuzioni.

In questo caso non è necessario trovare nella legge speciale una espressa disposizione relativa al risarcimento di danni, perchè basta il diritto comune il quale impera in tutte le parti non espressamente dalla legge speciale medesima contemplate. La prova della negligenza non può negarsi, e fu pure altra volta ammessa dalla Corte Suprema a Sezioni Unite, come da sentenza 12 luglio 1907 (*Ann. Giur. Com.*, 1907, pag. 544). Si potrà obiettare che, riconosciuto nella pubblica Amministrazione il diritto alla libertà di azione, difficile riesca al privato la prova della negligenza contro la quale sarà sempre facile addurre un fatto tendente ad escluderla, per l'uso di quella facoltà discrezionale di cui sopra, ma questo che rientra nell'orbita delle prove, nulla ha che fare con la valutazione del diritto.

Che questo premesso, unica sia la questione che ora si presenta, quella cioè di esaminare se i due capitoli superiormente trascritti bastino, pel modo come sono formulati, ad offrire nei sensi suesposti una prova concludente. E la risposta ad avviso di questa Corte, non può essere che negativa.

La trascuratezza e la negligenza, come la colpa che da essa deriva, sono concetti astratti, che si desumono da fatti concreti, rispetto ai quali la persona fisica e morale a qualche cosa obbligata, è stata bensì manchevole, o per non averli contrariamente al suo dovere, eseguiti affatto, o per averli eseguiti più o meno male in modo diverso da quello che essa avrebbe dovuto, ma non per deliberato proposito e con fine di nuocere altrui. Del che deriva che non si possa far parola nemmeno di trascuratezza e di negligenza senza la previa e precisa cognizione di due elementi: 1° ciò che al negligente si addebita di aver commesso con un fatto positivo o negativo; 2° ciò che da esso si sarebbe dovuto compiere per evitare la negligenza. Se possonvi essere dei rapporti così semplici,

nei quali i fatti ad essi relativi si dimostrano a colpo d'occhio se siano o no improntati a negligenza, il simigliante non si può dire di altri, in cui la norma è costituita da un complesso di fatti specifici e varii, e tra loro conserti, che di necessità debbono essere valutati in precedenza. E, per uscire dalle generali, quando, in rapporto al 1° capitolo, rimanesse provato che la stazione di Sezze fosse stata lasciata, nonostante i ripetuti reclami del capostazione, priva del personale normale sufficiente all'ordinario traffico, non sarebbe ancora dimostrata la trascuratezza e la negligenza, perchè in quel capitolo si sarebbe altresì dovuto includere, ad esempio, che l'Amministrazione avesse avuto il personale disponibile, lo avesse tenuto inutilizzato in qualche altra stazione o ne avesse disposto destinandolo dove meno il bisogno lo richiedeva.

Non basta, del pari, quanto si contiene nel 2° capitolo per dire che vi sia stata trascuratezza.

Si sarebbe dovuto chiedere di provare che non solo non furono spedite le macchine di manovra richieste, ma che queste esistevano, erano in condizioni di poter funzionare, non occorrevano in stazioni di maggior importanza, ve ne erano di disponibili e simili.

In difetto di queste nozioni concrete, che devono risultare dai fatti specifici di cui è parola nell'articolo 229 Cod. Proc. Civ. gli elementi apprestati per giudicare della colpa si appalesano incompleti, tengono del vago, e perciò, come tali non concludenti, vanno rigettati.

Forse a prevenire l'eventualità di una simile risoluzione si dichiara nella comparsa che la Corte potrebbe anche modificare tali capitoli nella loro dizione, ma poichè non è questione di forma, ma di sostanza, cioè di fatti, e questi debbono essere indicati dalla parte, così la rilevata omissione rimane senza possibilità di essere supplita.

Che in questa sede è stata richiesta l'ammissione di un nuovo capitolo:

3° « che nella distribuzione dei carri vuoti ai richiedenti « furono fatte, nei tempo di cui trattasi, preferenza ad altre ditte « così dalla stazione di Sezze come dalla Direzione delle Ferrovie « e ciò con danno del Sig. Bisacchi ».

Questo capitolo si riannoda, se non al disposto dell'art. 271 della legge sui Lavori Pubblici, a quello dell'art. 3 delle Tariffe, che, prescrivendo parità di trattamento per tutti, anche nelle facilitazioni e quindi nelle concessioni dei carri vuoti, sarebbe stato violato, per essersi usato delle preferenze ad altre ditte con danno del Sig. Bisacchi.

Le Ferrovie si sono opposte alla sua ammissione, perchè varierebbe i termini della contestazione, e violerebbe il citato articolo 229 Cod. Proc. Civ. Per quello che concerne il primo motivo, l'opposizione non regge, perchè la sentenza della Cassazione nello aver tolto di mezzo quella della Corte di Appello di Roma, ha rimesso le parti nello stadio in cui si trovavano nelle more del giudizio di appello, e quando per l'art. 490 Cod. Proc. Civ. sono vietate domande nuove, ma è consentita la deduzione di nuove prove a sostegno della domanda attrice; nè con ciò vengono a spostarsi i termini della contestazione, la quale ha luogo in base della domanda rimasta immutata non delle prove.

Fondato invece si presenta il secondo motivo, non potendo sapersi se vi sia stata preferenza senza conoscersi i fatti concreti da cui si vuole che scaturisca e principalmente la indicazione delle persone o ditte che fossero state preferite.

Senza questi estremi l'altra parte si troverebbe altresì nella impossibilità di poter dedurre la prova contraria. Egli è perciò che anche questo capitolo si trova nella stessa condizione degli altri due, e deve essere rigettato.

Che dovendo rigettarsi la domanda del Bisacchi, abbia però egli il diritto che le Ferrovie non gli contestavano, e d'altronde neppure ora gli contestano, alla restituzione delle L. 20 (venti) di deposito eseguito nell'atto della richiesta dei carri vuoti.

Che, quanto alle spese dei giudizi esse debbono andare a carico del soccombente, e solo può farsi luogo a compensazione per quelle della Cassazione essendo il ricorso del Bisacchi stato in parte respinto ed in parte accolto.

Per questi motivi, la Corte accoglie, ecc.

Errata-corrige

—

Ordine di Servizio N. 358 (Boll. 45-1911). Nel quarto capoverso invece di « *punto 10* » leggasi « *punto 1°* ».

Ordine di Servizio N. 364, (Boll. 46-1911). Nell' ultimo capoverso invece di « *nota* (*14*) » leggasi « *nota* (*15*) ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati . . . . » **8.00**

Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Ufficio rivendita libri e giornali) . . . » **0.50**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite della Divisione Compartimentale dalla quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio I (Ufficio bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi provenienti dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO IV - N. 51

21 DICEMBRE 1911

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, dicembre 1911 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Per memoria.

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Ordine Generale N. 13 (Servizio I)

Movimenti nel personale superiore.

Si porta a conoscenza del personale che con deliberazione presa dal Consiglio d'Amministrazione nell'adunanza del 7 corrente dicembre, ed approvata da S. E. il Ministro dei LL. PP. a termini dell'articolo 54 della legge 7 luglio 1907 N. 429, sono stati disposti i seguenti provvedimenti, da attuarsi con decorrenza 1° gennaio 1912:

— Sugliano comm. ing. Luigi, Capo Compartimento di 1° grado è nominato Ispettore Superiore ed esonerato dalla dirigenza del Compartimento di Firenze;

— Dainelli comm. ing. Dainello, Sotto Capo Servizio della Trazione e del Materiale è nominato Capo Compartimento e destinato a dirigere il Compartimento di Firenze;

— Alessandri comm. ing. Andrea, Capo del Servizio 1° (Segretariato) è esonerato dalla temporanea dirigenza del Servizio Centrale IV (Personale);

— Cavalli cav. uff. ing. Carlo, Sotto Capo Servizio, è incaricato della reggenza del Servizio Centrale IV (Personale) coadiuvato dal Capo Divisione cav. uff. ing. Michele Bacciarello per gli affari riguardanti gli uffici 3°, 5° e 6° e dal capo Divisione comm. ing. Leonida Boschi per gli affari riguardanti gli uffici 1°, 2° e 4°.

Ordine di Servizio N. 401. (Servizi VII ed VIII).

Abilitazione del " Raccordo-Ostiense „ al servizio di carico e scarico delle merci a piccola velocità a vagone completo.

(Vedi Ordine di Servizio N. 324 e 365-911),

Con riferimento alle norme pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 324-1911, si avverte che la facoltà di carico e scarico delle merci al Raccordo Ostiense è stata accordata anche alle seguenti Ditte:

Manasse Giosafat;
Mazzotti Cesare;
Colafranceschi Filippo;
Pollitzer ing. Carlo;
Vannucci Adolfo;
Bertazzi Oreste;
Marcatelli Primo.

Si avverte inoltre che la Ditta Santarelli Amedeo, indicata nell'elenco annesso all'Ordine di Servizio sopra indicato, ha mutato la sua denominazione in quella di: « Impresa romana di materiali edilizi e stradali ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 402 (Servizio VIII).

Servizio italo-germanico.

A datare dal 1° gennaio 1912, nell'Elenco delle stazioni italiane annesso alla tariffa diretta italo-germanica, la nota (78) relativa alle stazioni di Firenze, viene modificata per quanto con-

cerne le abilitazioni a Santa Maria Novella ed a Porta al Prato, come è indicato qui appresso:

« (78) La stazione di *Firenze Santa Maria Novella* è ammessa « al solo servizio della Grande Velocità; quella di *Porta al Prato* « al servizio della Piccola Velocità Accelerata ed Ordinaria. (Pel « rimanente la nota attuale resta invariata) ».

Colla stessa data sarà pure da modificarsi come segue la Nota « (128) » relativa alle stazioni di *Torino*.

« (128) *Torino Porta Nuova* non può ricevere in arrivo i tra- « sporti *a carro completo di legnami greggi e lavorati*, ascritti, per « spedizioni senza condizione di peso, alle classi 11 e 14, nonchè i « trasporti, pure a *vagone completo di marmi, pietre ed altri ma-* « *teriali da costruzione*, salvo, in entrambi i casi, che si tratti di « trasporti diretti a Stabilimenti ed a Ditte raccordati con la sta- « zione stessa.

« *Torino Porta Susa* non può ricevere i trasporti a vagone com- « pleto delle merci sopra indicate, salvo che si tratti di spedizioni « dirette a Stabilimenti e Ditte raccordati con la stazione mede- « sima, e salvo i trasporti di *calci, cementi e gessi* i quali possono « ad essa indirizzarsi qualunque ne sia il destinatario (pel rima- « nente la nota vigente resta invariata) ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al perso- nale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 403 (Servizio XI).

Norme per il servizio in tempo di neve e per la circolazione dei carrelli.

(Vedi Ordine di Servizio N. 17-1906).

Il 3° capoverso dell'art. 21 relativo alla « concessione dei carrelli » delle nome per il servizio in tempo di neve e per la circolazione dei carrelli, è abrogato e sostituito dal seguente:

3° Subordinamente alle maggiori esigenze del Servizio, e quando in presenza di un caso urgente, sia notoriamente impos-

sibile agli interessati di valersi di altro mezzo di trasporto o di altra via per accedere a un dato punto della linea, l'uso dei carrelli potrà essere accordato dal Sorvegliante del tronco ai medici della ferrovia per visitare gli agenti ammalati che abitano nelle case cantoniere.

Potrà parimenti essere accordato alle stesse condizioni alle Autorità giudiziarie e di pubblica sicurezza che ne facessero domanda anche telegrafica al Sig. Ispettore Capo della competente Sezione di Mantenimento.

Distribuito agli agenti della classe 46 ed ai Capi Squadra del Mantenimento autorizzati alla scorta dei carrelli.

Ordine di Servizio N. 404 (Servizio VIII).

Servizio cumulativo con le Ferrovie Varese - Porto Ceresio e Roma - Ronciglione-Viterbo. Tasse di custodia dei documenti doganali.

(Vedi Ordine di Servizio N. 278-1908 e 293-1911).

Ai trasporti in servizio cumulativo con le ferrovie Varese-Porto Ceresio e Roma-Ronciglione-Viterbo, scortati da bollette a cauzione o di accompagnamento o di cauzione per importazione ed esportazione temporanea, oppure da bollette di legittimazione, fatte spiccare dai mittenti e consegnate alla ferrovia per l'inoltro con la merce, sono da applicarsi, a favore delle dette ferrovie, le tasse di custodia qui appresso indicate, in aggiunta a quelle stabilite dalle tariffe N. 3, punto 3; N. 4, punto 5 e N. 5 punto *b*), di cui, rispettivamente, alle pagine 171, 172 e 173 del Regolamento pel servizio doganale sulle ferrovie, le quali spettano per intero alle ferrovie dello Stato.

Ciò in eccezione al disposto dell'ultimo capoverso dell'art. 244 del citato Regolamento.

Merci estere od assimilate, spedite con bolletta di cauzione o d'accompagnamento e di cauzione per importazione ed esportazione temporanea fatta spiccare dal mittente.	***L. 0.25 per la prima tonnellata indivisibile.*** ***L. 0.05 per ogni tonnellata successiva.*** ***La tassa si riduce alla metà se, eccezionalmente, sia stato concesso di spedire la bolletta separatamente dalla merce.***

Veicoli, spediti con bolletta come sopra fatta spiccare dal mittente.	Locomotive con o senza tender Tender	***L. 1 l'uno.***
	Carrozze e veicoli da ferrovie Carrozze e carri per strade comuni Automobili Furgoni da merce	***L, 0,50 l'uno.***

Bestiame, spedito con bolletta come sopra, fatta spiccare dal mittente. Bestie feroci e bestiame grosso in genere.	***L. 0.20 per capo, col massimo di L. 0.50 per spedizione.***
Altro bestiame e piccoli animali . . .	***L. 0.05 per capo col massimo di L. 0.50 per spedizione.***

Merci soggette per il trasporto nello Stato a vincolo di bolletta di legittimazione o di cauzione e quando questa sia fatta spiccare dal mittente:

Spedizioni fino a 1000 kg.	***L. 0.05 per quintale indivisibile*** (1). ***Tassa minima per spedizione, L. 0.25*** (1).
Spedizioni di oltre 1000 kg.	***L. 0,25 per la prima tonnellata*** (1). ***L. 0.05 per ogni tonnellata successiva*** (1)

(1) Queste tasse si applicano una sol volta anche se la spedizione è composta di varie quantità di merci, scortate ciascuna da una bolletta.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 104. (Servizi I, VII e VIII).

Uso dei carri Lt ed Ltm con reggi-copertone.

I carri scoperti a sponde alte della serie *Lt* ed *Ltm* — in numero di oltre 7000 — sono atti anche a ricevere il carico di merci per le quali sia prescritto l'impiego del carro chiuso, sempre quando il carico venga difeso da copertoni in ottimo stato.

Fanno eccezione le merci elencate nel prospetto allegato alla presente Circolare, le quali saranno da trasportarsi sempre, ed esclusivamente, in carri chiusi.

L'impiego, come carri chiusi, dei carri *Lt* et *Ltm*, dovrà essere limitato alle spedizioni a carro completo in servizio interno, salvo che per i cereali, che potranno essere caricati in detti carri anche se diretti all'estero.

Con le modalità suesposte, e con le eccezioni sopra specificate, le stazioni possono quindi utilizzare i carri *Lt* ed *Ltm* indifferentemente per merci da carro aperto e da carro chiuso.

Spetterà alle Delegazioni Circ. Veicoli, ogni qual volta lo ravviseranno necessario, prescrivere a tutte le Sezioni e Divisioni attive, od a qualcuna, che per determinati periodi i carri *Lt* ed *Ltm* debbansi impiegare prevalentemente, od esclusivamente, come carri chiusi.

La Circolare N. 36-1909 è abrogata.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5 *ed ai Controllori del Materiale.*

Circolare N. 105. (Servizio VIII).

Trasporti a domicilio a Palermo Lolli.

(Vedi Circolare N. 216-1908).

I corrispettivi e le condizioni indicati a pag. 23 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio, edizione 1907, relativamente alla stazione di Palermo Lolli, devono essere sostituiti con quelli di cui l'unito prospetto.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

ELENCO delle merci per il trasporto delle quali non è concesso di sostituire i carri chiusi con carri Lt ed Ltm con copertoni.

Acciaio (liste di) per molle in rotoli;
Armi da fuoco e da taglio;
Bozzoli morti e bozzoli doppi in grana;
Bozzoli sfarfallati, di scarto e doppi di scarto;
Bozzoli non finiti (faloppe);
Caffè artificiali o surrogati;
Canne da fucili o da pistole, anche non bucate;
Carta bianca n.n. ecc.;
Carta grossolana da imballaggio;
Carta da imballaggio per involgere n.n.;
Carta grossolana increspata da involgere;
Carta smerigliata e vetrata;
Caseina in polvere ed in grumi;
Cassia naturale;
China-china;
China calisaya;
Cilindri di materie cerose non incisi per fonografo;
Clorato di sodio;
Corde di ferro (formate con fili di diamet. non superiore a 5 mm.);
Cortecce per tinta n.n. e non macinate;
Cotone idrofilo;
Curcuma (radice);
Effetti militari fuori uso;
Erbe per tinte n.n.;
Favi con miele;
Fecole ed amidi per altri usi;
Filati di lana;
Filo di ferro anche piombato, stagnato ecc. (di diamet. non superiore a 5 mm.);
Foglie per tinta o concia;
Galle o gallozze per tinta o concia;
Genziana (radice di);
Gomene di acciaio (formate con fili di diam. non sup. a 5 mm.);
Gomene di ferro (formate con fili di diam. non sup. a 5 mm.);
Guado, radici e foglie per tinta;
Laddia;

Lame da spade e da sciabole;
Legname in lavori n.n.;
Legni da concia ecc.;
Legni da tinta ecc.;
Legno in fogli per tarsia o impiallacciatura;
Libidivi o dividivi;
Litargirio;
Maglierie di cotone e di lino;
Masserizie ecc.;
Miele puro o centrifugato;
Miele impuro;
Mirto (coccole di) anche macinato;
Mirto (foglie di) anche macinato;
Mobilia n.n.;
Nastri di canapa, di cotone o di lino;
Olio di mandorle, di lauro, d'alloro;
Orcanetto (radice da tinta);
Oriana;
Oricello;
Ovatta di cotone;
Paglia da cappelli preparata in mazzetti;
Paglia da cappelli greggia;
Paglioricci vuoti o sacconi vuoti nuovi;
Paglioricci vuoti o sacconi vuoti usati;
Papavero (teste di, con o senza semi);
Paste da vermicellaio;
Piante tintorie n.n.;
Piantine secche naturali o tinte ecc.;
Quercitrone (quercia dei tintori) macinato;
Radici per tinte n.n. e non macinate;
Radici per tinte n.n. e non macinate;
Redoul (bacche di) per tinta;
Regolizia o liquirizia (sugo di);
Regolizia o liquirizia (radice di);
Rosso di Napoli, ecc.;
Salgemma o sale di rocca;
Salmarino o cloruro di sodio;
Sal marino e salgemma adulterati per pastorizia;
Saponaria farmaceutica;
Saponaria (radice di) per tinta e concia;
Scotano (legno da tinta);
Semi da tinta e da concia n.n.;
Serrature e chiavi;
Solfuro di potassio;
Solfuro di sodio;
Tabacchi in costole e foglie;

Tappezzerie ordinarie di carta;
Telerie e tovaglierie ecc.;
Terre coloranti naturali ecc.;
Terre colorite;
Tessuti di canapa, di cotone, di juta e di lino;
Tornasole in pani o pezzi per tinta;
Trucciolo di salice, di pioppo ecc.;
Verdetto o verde minerale;
Zucchero comune;
Zucchero greggio.

Oltre alle merci sopra elencate sono da trasportarsi in carri chiusi:

a) le merci assegnate alla 1ª categoria, salvo quelle per le quali con precedenti disposizioni sia già stato ammesso il trasporto in carri aperti con o senza copertone e in genere quelle che per le loro dimensioni non possono essere introdotte in carri chiusi;

b) le derrate ed i generi alimentari;

c) le merci pericolose o nocive per le quali è prescritto l'impiego dei carri chiusi dall'allegato 9 alle Tariffe.

Aggiunte e modificazioni

al Prontuario - Tariffe pei trasporti a domicilio

Nella pagina 23 aggiungere alle sedi opportune le seguenti indicazioni:

LOCALITÀ	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
	Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.) Tassa per ogni spedizione ed operazione di		Numerario e preziosi		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
	presa facoltativa e consegna ob-	presa e consegna non	Prezzo per ogni lire mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile			Presso per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.				

(*) Palermo Lolli (4)	—	0.25 (1)	—	—	0.55	0.80	0.35	0.25	0.80	0.20	0.35	

In calce alla pag. 23, sostituire la nota (4), *con la seguente:*

(4) Il servizio di presa e consegna delle merci a domicilio è obbligatorio entro i seguenti limiti: dalla stazione Lolli per Via Lolli, Via Filippo Parlatore, Via Malaspina, linea ferroviaria di circumvallazione, Via Villafranca, Via Giuseppe La Farina, Croci. Piazza Ucciardone, Via Francesco Crispi, Piazza Castello, Cale, Corso Umberto I, Via Lincoln, Via Oreto (senza le traverse e fino al ponte), Corso Tukery, Piazza Indipendenza, Corso Pietro Pisani fino a casa Villabianca, Corso Calatafimi fino all'albergo delle povere, Via Cappuccini, Via Denisinni, Piazza Olivuzza, Via Lolli.

Per le merci da prendersi o da rendersi a domicilio, in località poste oltre il detto perimetro, i prezzi sopraindicati verranno raddoppiati, escluso, però, quello per i pacchi ferroviali ché dovrà rimanere inalterato in L. 0.25.

SENTENZE

Gaz-luce - Dazio comunale - Esonero.

Non può esser sottoposto al dazio comunale il gaz-luce consumato dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato sia fuori che dentro la cinta daziaria.

TRIB. CIV. TORINO — Natta, *Pres. Est.* - Soc. Anon. Consumatori gaz-luce c. Ferrovie Stato e Munic. Torino.

FATTO

Ritenuto che la Società Anonima Cansumatori gaz-luce amministra alle Ferrovie dello Stato il gaz occorrente per gli uffici controlli prodotti, situati in Torino, Via Galliari, 4, Via Valeggio, 18 e via Governolo 24. Su questo gaz la città di Torino percepisce il dazio consumo in ragione di 3 centesimi per metro cubo, mediante liquidazione fatta nell'officina di produzione a carico della Società Consumatori e con diritto a costui di rivalersene sui consumatori, così com'è stabilito dallo articolo 9 lettera *d* della legge 23 gennaio 1902 N. 25. In base a questo diritto di rivalsa la Società Consumatori conteggiò alle Ferrovie dello Stato, in aggiunta al prezzo del gaz in L. 0,12 per m. c. ed oltre alla tassa governativa di L. 0,02 per m. c. eziandio il dazio consumo da lei anticipato nellà misura di lire 0,03 ogni metro cubo. Fino al mese di ottobre 1909 l'Amministrazione delle Ferrovie pagò il prezzo del gaz consumato in ragione di L. 0,17 al metro, compreso cioè il dazio comunale.

Se non che, a partire dal novembre successivo, essa amministrazione si rifiutò di continuare a pagare il dazio comunale sul gaz-luce, ritenendo che sia esente da dazio il consumo di gaz per l'illuminazione e riscaldamento destinato all'esercizio delle Ferrovie dello Stato ovunque siano ubicati gli uffici ed opifici presso cui avviene il consumo epperciò anche se sono compresi nella cinta daziaria dei Comuni chiusi, e ciò specialmente a' sensi dell'articolo 20, legge 7 maggio 1908, N. 248, testo unico sui dazii interni di consumo e dell'art. 63 del relativo regolamento 17 giugno 1909, N. 445. Per conseguenza respinse le fatture della Società Consumatori, e chiedendo fossero rettificate collo storno della somma totale dell'importo del dazio comunale, e dichiarandosi pronta a pagare il prezzo così ridotto.

Avendo la Società Consumatori fatto consapevole il Municipio di Torino di tale pretesa delle Ferrovie ed avendo il Municipio di Torino risposto che il dazio Comunale sul gaz consumato dalle Ferrovie di Stato negli uffici controllo prodotti, situati entro la cinta daziaria, era dalle medesime dovuta in quanto che per il disposto dell' art. 76 del regolamento 7 giugno 1909 suddetto l' esenzione delle Ferrovie era da ammettersi solo per il gaz consumato nelle località considerate come fuori la cinta daziaria a sensi del successivo art. 85; così la Società Consumatori con atto del 9 novembre 1910 conveniva avanti questo Tribunale l' amministrazione delle Ferrovie dello Stato chiedendo che, previa declaratoria essere essa in diritto di rivalersi sulle ferrovie dello Stato del dazio comunale sul gaz consumato negli uffici di controllo prodotti, da essa pagato al Municipio in conformità dell'art. 9 lettera *d*) legge 23 gennaio 1902 N. 25, venisse condannata, l' Amministrazione delle Ferrovie stessa, al pronto pagamento ad essa società consumatori, del gaz consumato nei detti uffici dal 1° novembre 1909 in poi nella somma risultante dalle relative fatture in complessive lire 122,40, cogli interessi legali sull'importo delle singole consumazioni mensili dalla scadenza di ogni mese. Colle spese e sentenza provvisoriamente esecutoria. Con riserva di chiedere il pagamento del gaz che si consumerà nelle more della presente causa.

Comparsa in giudizio l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, siccome essa non chiamò in causa il Municipio di Torino onde far risolvere in suo confronto la questione di diritto se fosse

o meno dovuto il dazio comunale sul gaz consumato negli uffici amministrativi delle ferrovie situati entro cinta, così la Società Consumatori credette di evocare in giudizio la città di Torino, il che fece con atto del 5 gennaio 1911, chiedendo in suo confronto, che sempre quando il Tribunale fosse per ritenere esente dal dazio comunale di consumo il gaz consumato dalle Ferrovie dello Stato negli uffici di controllo prodotti suindicati ed escludesse il diritto di rivalsa della Società Consumatori venisse condannato il Municipio di Torino a rimborsare alla Società stessa le somme da lui percepite e percepiende a titolo di dazio comunale sul gaz come sopra consumato dalle Ferrovie dello Stato; cogli interessi legali dalla giudiziale domanda, con sentenza provvisoriamente esecutoria e colle spese tutte del giudizio.

Comparso in seguito a questo atto il Comune di Torino, la causa venne spedita all'udienza del 22 aprile 1911 in cui le parti conchiudevano rispettivamente come in epigrafe.

DIRITTO.

Attesochè dipendendo le diverse istanze delle parti dalla risoluzione della questione se l' Amministrazione Ferroviaria dello Stato sia tenuta a pagare il dazio comunale sul gaz-luce da lei consumato negli uffici amministrativi che tiene entro la cinta daziaria di Torino, devesi prima ed avanti ogni cosa dal collegio decidere tale questione.

Atteso al riguardo che il dazio comunale sul gaz-luce fu stabilito dall'art. 9 della legge 23 gennaio 1902, allegato *A*. Tale articolo infatti autorizza i comuni in via di compenso per l'abolizione del dazio sui farinacei, ad imporre un dazio oltre che sui varii prodotti enumerati alle lettere *A*) e *B*) *C*), anche sul consumo di gas-luce, e della energia elettrica per l'illuminazione e riscaldamento mediante liquidazione a carico del fabbricante, il quale avrà diritto di rivalersene sui consumatori. È notevole poi il fatto che detto articolo non solo autorizza il dazio sul gaz-luce nei comuni chiusi, ma anche nei comuni aperti e nelle porzioni di territorio dei comuni chiusi posti fuori della cinta daziaria.

Stando a questo articolo pertanto il Comune di Torino avrebbe potuto pretendere di riscuotere il dazio sul gaz-luce, non solo sul gaz che si fosse dall'amministrazione Ferroviaria consumato nei suoi uffici dentro la cinta daziaria, ma anche nelle stazioni e dipendenze dirette di esse, per quanto secondo l'art. 52 del testo unico legge 15 aprile 1897 n. 141 sui dazii interni di consumo allora vigente, le linee ferroviarie, le stazioni, le loro dipendenze fossero considerate come poste fuori di recinto daziario della città, e dei comuni chiusi; e ciò perchè, come si è visto, il dazio sul gaz-luce si può riscuotere anche nelle porzioni di territorio dei comuni chiusi posti fuori della cinta daziaria. E in realtà ciò il Comune di Torino ritenne di poter fare, perchè nel suo regolamento speciale sul gaz-luce del 1° gennaio 1904, non dichiarò esente dalla tassa nè il Consumo del gaz-luce nelle stazioni e nelle dipendenze di esse, nè quello consumato negli uffici amministrativi dell'Amministrazione ferroviaria posti nella cinta daziaria, ed anzi essendosi la Società delle strade ferrate del Mediterraneo nel 1904 rifiutata di pagare il dazio comunale sul gaz-luce da lei consumato sia entro, sia fuori cinta, instò presso questo Tribunale perchè venisse dichiarato da lei dovuta la tassa suddetta.

Ma questo Tribunale con sentenza del 27 luglio e 10 agosto 1904 confermata in appello giudicò che il Comune di Torino non potesse pretendere alcun dazio sul gaz-luce consumato dall'Amministrazione delle Ferrovie e ciò in base all'art. 19 N. 4 della legge 15 aprile 1897 sovra richiamata, il quale dichiarava esenti da dazio di consumo comunale i materiali e tutto ciò che è destinato alla costruzione ed all'esercizio delle strade ferrate.

In quel giudizio inoltre il Comune aveva chiesto in via strettamente subordinata che l'esonero chiesto avversariamente venisse dichiarato non estensibile nè agli uffici direttivi ed amministrativi non inerenti al servizio diretto delle stazioni locali, posti nei fabbricati delle stazioni ferroviarie, nè agli uffici posti in locali fuori delle stazioni, nè alle officine.

Ma anche tale domanda subordinata venne respinta; e con tutta ragione perchè se l'art. 19 N. 4 esonerava da dazio il consumo del gaz-luce occorrente all'esercizio delle strade ferrate, tale esonero doveva valere pel gaz-luce consumato a tale scopo tanto nella cinta daziaria che fuori cinta, purchè nel territorio del

Comune, non solo perchè ogni distinzione non poteva essere ammessa in ragione dell'universalità dei fini e l'inscindibilità dei mezzi inerenti all'impresa ferroviaria, servizio pubblico per eccellenza, che non può essere circoscritto nei confini della circoscrizione fiscale dei singoli comuni ma anche perchè l'art. 5 della legge 15 aprile 1897 pel quale i generi colpiti da dazio entro la cinta daziaria non devono pagarlo se introdotti nelle stazioni o loro dipendenze perchè considerate fuori cinta, non poteva trovare applicazione per un dazio consumo che per legge poteva imporsi e riscuotersi con le stesse modalità sia nei comuni chiusi, sia negli aperti, sia nelle stesse porzioni di comuni chiusi posti fuori della cinta daziaria.

Per conseguenza devesi ritenere che per quanto riguarda il gaz-luce non si poteva fare, vigendo la legge 15 aprile 1897, alcuna distinzione fra gaz consumato per l'esercizio delle Ferrovie nella cinta daziaria, e gaz consumato per lo stesso scopo fuori di tale cinta, o la legge del 23 gennaio 1902 colpiva di tassa comunale il gaz-luce per quanto consumato dall'amministrazione delle Ferrovie nell'esercizio delle strade ferrate, ed essa Amministrazione doveva pagarlo qualunque fosse il luogo ove lo consumava, oppure non lo colpiva ed allora dovevasi dichiararne esente, sia che fosse consumato sulle linee ferroviarie, nelle stazioni e dipendenze considerate come poste fuori cinta, oppure entro cinta.

Ora che la legge 23 gennaio 1902 che stabilì il dazio comunale sul gaz-luce non abbia inteso di assoggettare a tale dazio il gaz-luce destinato all'esercizio delle ferrovie, non può esservi dubbio; giacchè l'esonero di cui all'art. 19 N. 4 della legge del 15 aprile 1897, che riprodusse l'analoga statuizione dell'art. 15 della legge 27 aprile 1885 N. 3048 con cui furono approvate le convenzioni ferroviarie, essendo sancito come una disposizione di legge di carattere generale, non potè essere abrogato con detta legge 23 gennaio 1902, sia perchè in questa manca una espressa deroga a quel disposto, sia perchè la nuova legge non regola l'intiera materia già disciplinata dalla legge del 15 aprile 1897, sia per non esservi l'incompatibilità delle nuove disposizioni colle precedenti, potendo benissimo il Comune imporre il dazio su tutto il gaz consumato in tutto il suo territorio, meno che su quello destinato all'esercizio delle ferrovie.

Del resto in proposito ogni possibile discussione venne tolta con la nuova legge 7 maggio 1908 N. 248 testo unico sui dazii interni di consumo; perchè mentre nell'art. 14 si riprodusse il disposto dell'art. 9 della legge 23 gennaio 1902 per quanto riguarda il dazio comunale sul gaz-luce, all'articolo 20 venne come nell'art. 19 N. 4, della legge 15 aprile 1897 disposto che i comuni non possono imporre alcun dazio di consumo sovra i materiali e sovra tutto ciò che è destinato alla costruzione ed all'esercizio delle strade ferrate poste nel loro territorio.

Se quindi le due disposizioni, che il comune nel 1904 riteneva fra loro incompatibili, vennero entrambe incluse nella stessa legge; ciò dimostra in modo evidentissimo che devono trovare applicazione entrambi. Per conseguenza non può il dazio comunale sul gaz-luce essere imposto sul gaz-luce che è destinato all'esercizio delle ferrovie nell'ambito del territorio del comune che ha stabilito quella tassa.

E siccome, come già s'è detto sopra, non si poteva in base alla legge del 15 aprile 1897 fare alcuna distinzione relativamente al gaz-luce destinato all'esercizio delle ferrovie fra quello consumato nei locali esistenti nella cinta daziaria e quello consumato sulle linee ferroviarie, nelle stazioni e nelle loro dipendenze, così una volta accertato che la nuova legge ebbe pure negli stessi termini ad esentare da dazio il gaz destinato all'esercizio delle strade ferrate, tale esonero deve pure valere, qualunque sia il luogo ov'esso si consumi purchè abbia la destinazione di cui sopra; e tanto più se si tien conto dell'inciso finale usato nell'art. 20 sopra menzionato che non si leggeva negli articoli corrispondenti delle precedenti leggi daziarie.

Essendosi difatti aggiunto parlandosi delle strade ferrate, la frase: « *poste nel loro territorio* », si è evidentemente inteso colla medesima dichiarazione che l'esensione a favore delle strade ferrate debba valere per tutto il territorio del comune, e quindi sia dentro, sia fuori la cinta daziaria.

Senonchè il Comune di Torino osserva in contrario che non è possibile ammettere che il gaz consumato in uffici prettamente amministrativi, indipendenti non solo, ma lontani dalle stazioni, disseminati in diversi punti della città, ove ogni sorveglianza ed ogni controllo da parte del comune non può verificarsi, sia vera-

mente destinato per l'esercizio delle strade ferrate, ma tale rilievo deve ritenersi assolutamente infondato, perchè, se la legge esonera il gas-luce dal dazio comunale, purchè sia destinato all'esercizio delle strade ferrate, (e non contesta il comune che il gaz-luce sia necessario per tale esercizio), la difficoltà del controllo non può essere presa in considerazione, mentre non al comune, ma all'Amministrazione delle Ferrovie tocca di dimostrare che il gaz-luce, su cui non s'intende pagare la tassa, viene consumato effettivamente per l'esercizio ferroviario, sicchè se essa non riuscirà nella prova in modo esauriente, non potrà a meno di essere condannata a pagarlo. D'altra parte siccome la quantità di gaz consumata in un dato locale viene determinata dal contatore collocato nel locale stesso, così basta la prova della destinazione di quel locale ad ufficio amministrativo delle Ferrovie perchè venga tolto ogni dubbio nell'effettiva destinazione del gaz-luce consumato, all' esercizio delle strade ferrate, tanto è vero che, mentre nel regolamento del 17 giugno 1909 N. 445 vengono stabilite le necessarie cautele per l'introduzione delle altre merci esenti da dazio negli arsenali di terra e di mare, nessuna prescrizione cautelare fu imposta pel consumo del gaz-luce o dell'energia elettrica, pure esente da dazio, che si consuma in detti arsenali.

In secondo luogo il Comune afferma che il principio scritto nell'art. 20 della legge 7 maggio 1908 venne delimitato nelle sue applicazioni dal disposto degli art. 76 e 85 del suddetto regolamento 17 giugno 1909 N. 445 compilato per l'esecuzione della legge stessa, inquantochè in base a quest'ultimi articoli l'esenzione di cui all'art. 20 della legge deve seguire esclusivamente nelle località considerate fuori cinta e tali sono unicamente gli uffici, i laboratori, le officine le tettoie ed i magazzini ricinti, che siano collegati per mezzo di uno o più binari colle stazioni ed esclusivamente destinati al servizio delle strade ferrate. Donde la conseguenza, secondo il comune che il gaz-luce consumato dalla Amministrazione delle ferrovie nei locali di cui nel caso presente si tratta, i quali si trovano dentro la cinta daziaria e per quella collegati colle diverse stazioni ferroviarie di Torino, deve essere sottoposto a dazio. Ma tale assunto non può accettarsi. Difatti per quanto riguarda il gaz-luce, non solo la legge in termini chiari e precisi l'esonera dal pagamento del dazio comunale, perchè sia

destinato all'esercizio delle strade ferrate, coll'art. 20 suindicato, ma anche lo stesso regolamento 17 giugno 1909 a cui il Comune si riporta. E invero, l'articolo 63 di detto regolamento dispone espressamente che è esente da dazio il consumo del gaz-luce e dell'energia elettrica per l'illuminazione delle aree pubbliche, per forza motrice e per ogni altro uso che non sia d'illuminazione e riscaldamento e così il consumo negli opifici per riscaldamento, comunque adoperato nei progetti industriali, e quello per illuminazione e riscaldamento negli arsenali di terra e di mare, e per l'esercizio delle strade ferrate. Tale articolo quindi consente l'esonero del gaz-luce destinato all'esercizio delle strade ferrate, indipendentemente dai locali in cui esso viene consumato a differenza di quello impiegato negli opifici per riscaldamento e negli arsenali di terra e di mare, perocchè per quella località si esige precisamente che ivi siano il gaz o l'energia elettrica consumati, mentre per il gaz o l'energia elettrica destinati al servizio delle ferrovie non si usa alcuna espressione che restringa l'essenziale al consumo che avvenga in questa o in quella località, ma lo si esonera senza limitazione alcuna in vista della sua destinazione, eppure sarebbe stato così facile, se si fosse voluto realmente stabilire l'esonero solo pel consumo che si effettua sulle linee ferroviarie, nelle stazioni, e nelle loro dipendenze, dichiarare che il consumo esentato da tassa dovesse seguire esclusivamente nelle località considerate fuori cinta a termini del successivo art. 85, siccome fu disposto coll'art. 76 stesso regolamento.

Non è possibile quindi, come vorrebbe il comune, applicare al gaz-luce la limitazione introdotta nell'art. 76 del regolamento, la quale potrà riguardare, se mai, tutti gli altri generi esenti da dazio in base all'art. 20 della legge, ma non certo il gaz-luce, o l'energia elettrica, di cui il regolamento si è occupato in modo speciale nel suddetto art. 63. Che se per l'esonero del gaz-luce destinato all'esercizio delle ferrovie occorresse che il medesimo fosse a' sensi del capoverso dello art. 76 del regolamento, consumato nelle località considerate come fuori cinta, bisognerebbe ritenere tale disposizione come contraria alla legge. Difatti si è detto superiormente che già fin dalla legge 25 aprile 1885 numero 3048 (art. 15) s'era fatto divieto ai comuni d'imporre dazio consumo sovra i materiali e sopra tutto ciò che è destinato alla costruzione

e all'esercizio delle strade ferrate. Tale esenzione, d'ordine obbiettivo giustificato dalla destinazione dei generi indicati in detto articolo, venne ribadita nella legge 15 aprile 1897 (art. 19 N. 4) in quella successiva del 6 luglio 1905 N. 223 (art. 25) e finalmente nell'art. 20 dell'attuale testo unico 7 maggio 1908. Di contro a tale esenzione le suddette leggi ne stabilirono un'altra a favore delle Ferrovie, avente carattere territoriale, dipendente cioè dal fatto che le linee ferroviarie e le loro dipendenze dovessero considerarsi come porzioni di territorio comunale posto fuori cinta (art. 15, capov., legge 25 aprile 1885, 5 legge 15 aprile 1897, 26 legge 6 luglio 1905, e 6 legge 7 maggio 1908) donde la conseguenza che dovessero ritenersi esenti da dazio tutti i generi introdotti nelle località suddette, i quali sarebbero invece stati colpiti dal dazio stesso se introdotte nella cinta daziaria. Se dunque si tratta di due esenzioni diverse (e tanto son diverse che il legislatore nelle leggi daziarie ebbe a stabilirle in articoli differenti, collocati talvolta sotto capi distinti); ognuno vede che non poteva il Governo del Re nell'art. 76 del regolamento confonderle in una sola, subordinando l'esonero concesso *ratione destinationis* dall'articolo 20, identico a tutti gli altri che hanno regolato in precedenza la stessa materia, alle condizioni che il consumo dei generi esenti in forza di detto articolo venisse effettuato nelle località considerate come fuori cinta quasichè l'immunità accordata alle linee, stazioni e loro dipendenze per esentare da dazio generi che vi sarebbero altrimenti soggetti, potesse e dovesse considerarsi necessaria per esonerare dal dazio generi che ne sono invece del tutto esclusi a causa della loro destinazione. Come per tutti gli altri generi dichiarati esenti dall'art. 21 della legge 7 maggio 1908 pure per ragioni di destinazione, il regolamento, non ha subordinato l'esonero ad alcuna condizione di consumo o d'impiego essendosi limitato a cautela dei Comuni di stabilire le norme più opportune per disciplinare l'introduzione dei generi suddetti in esenzione di dazio entro la cinta daziaria; non diversamente dovere provvedersi pei generi dichiarati esenti dall'art. 20 a favore delle strade ferrate, salvo che (cosa non del tutto infondata) escluso il consumo del gaz-luce o dell'energia elettrica dalla regola di cui all'art. 76 cap., perchè già disciplinato dal precedente art. 63, null'altro genere vi sia che, introdotto entro la cinta daziaria dei

Comuni chiusi e non nelle località indicate nell'art. 85, possa considerarsi come destinato alla costruzione od all'esercizio delle ferrovie.

Nè per ritenere la legittimità dell'art. 76 può addursi che coll'art. 93, N. 2, della legge 7 maggio 1908 fu data facoltà al Governo di determinare le norme per le dipendenze delle stazioni ferroviarie e per la sorveglianza in queste o in quelle, perchè tale facoltà, come chiaramente risulta dal disposto dell'art. 15 capoverso ultimo della legge 25 aprile 1885; dell'art. 23, N. 2, legge 15 aprile 1897 e dell'art. 26 legge 6 luglio 1905, sui quali fu modellato il suddetto art. 93, N. 2, fu dato in riferimento all'esenzione del dazio *concessa ratione loci;* sicchè non aveva potestà il Governo se non di determinare a quali requisiti dovessero rispondere le dipendenze delle stazioni onde poter essere considerate fuori cinta, e di stabilirne le norme per la sorveglianza da esercitarsi sia nelle stazioni, sia nelle loro dipendenze; onde così rimuovere qualsiasi pericolo di danno derivabile ai Comuni a causa appunto dell'immunità daziaria accordata a quelle località.

Se quindi il Governo nel regolamento oltre a stabilire le dipendenze delle stazioni, limitò l'esonero di cui all'art. 20 che per legge non è sottoposto ad alcuna condizione, a quella che il consumo dei generi esenti a' sensi di tale articolo avvenisse nelle località considerate come fuori cinta ha commesso un eccesso di potere, sicchè la disposizione dell'art. 76, che è contrario alla legge, non può essere applicata nel caso presente pel preciso disposto dell'art. 3 della legge 20 marzo 1865 sul contenzioso amministrativo, il quale dichiara applicabili dalle autorità giudiziarie i regolamenti generali solo in quanto siano conformi alle leggi.

Deciso quindi che il gaz-luce consumato dall'Amministrazione delle Ferrovie nei suoi uffici amministrativi ancorchè situati entro cinta non è colpito da dazio comunale; siccome non è contestato che nelle località via Galliari 4, via Valeggio 18, e via Governolo 14, è insediato l'ufficio controllo prodotti, così da tutto questo consegue che l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ha diritto di non pagare alla Società Consumatori Gaz il dazio comunale sul gaz-luce che consuma nei locali predetti e di ottenere il rimborso di quello già pagato da quando vi si istallò e ciò dal

1° luglio 1905, perchè la riscossione del medesimo fu indebita e il pagamento avvenne finora per errore (art. 1145 e 1146 Cod. civ.).

A sua volta la Società Consumatori Gaz che per legge è obbligata direttamente verso il Comune a pagare il dazio comunale sul gaz-luce, salvo il suo regresso verso i consumatori, ha diritto di rivalersi verso il Comune stesso, che ha in definitiva percepito l'importo del dazio che non era dovuto, di quanto ha pagato e che non può farsi rimborsare dall'Amministrazione delle Ferrovie, come pure di quanto essa deve a quest'ultima restituire. A questo riguardo la Società attrice ha presentato il conto di dazio che essa pagò al Comune di Torino per gli uffici di cui è caso delle Ferrovie dello Stato a partire dal 1° novembre 1909 al 31 marzo 1911 e siccome il Comune non ha impugnato tale conto, così devesi condannare il Comune stesso a rimborsare tale somma alla Società, cogli interessi legali dalla giudiziale domanda. Nei rapporti poi fra la Società attrice e l'Amministrazione delle Ferrovie, avendo questa prodotto un conto di L. 124.50 per il gaz pagato a quella a partire dal 1° dicembre 1907 al 2 febbraio 1910 relativamente all'ufficio di via Valeggio N. 18, conto che non venne parimenti contestato, così devesi la Società suddetta condannare a rimborsare tale somma, cogli interessi legali dalla domanda giudiziale, e non prima, non potendosi ritenere essa Società in mala fede (art. 1147 Cod. civ.).

Per il rimborso poi di quanto fu pagato per lo stesso titolo dall'Amministrazione delle Ferrovie a partire dal 1° luglio 1905 in poi, ma di cui non fu finora data alcuna giustificazione, basterà che si pronunci analoga declaratoria.

Finalmente avendo domandato la Società attrice la condanna dell'Amministrazione delle Ferrovie a pagare l'importo del gaz da lei consumato, escluso però il dazio comunale nella somma di L. 198.80 che non venne contestata, così è chiaro che devesi pronunciare la chiesta condanna, cogli interessi legali anche qui dalla giudiziale domanda, e non dalla scadenza di ogni mese, avendo la Società stessa ammesso in citazione che l'Amministrazione delle Ferrovie sempre si dichiarò pronta a pagare l'importo del gaz consumato, purchè venisse rettificato con lo storno della tassa comunale; alla quale induzione essa Società non ebbe mai ad aderire, rifiutando ogni parziale pagamento,

Non sarebbe giusto quindi che l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato dovesse pagare gl'interessi su somme da lei offerte che il creditore non volle mai ricevere accampando una pretesa che fu riconosciuta infondata.

Attesochè le spese del giudizio nei rapporti fra la Società Consumatrice Gaz e l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato devonsi porre a carico della Società che è stata soccombente, mentre nei rapporti fra essa Società ed il Comune di Torino le medesime devonsi porre a carico del Comune, il quale dovrà anche rimborsarla di quelle che deve pagare alle Ferrovie dello Stato.

Attesochè può concedersi la chiesta esecuzione provvisoria (art. 409 Cod. Proc. Civ.).

P. q. m. assolve ecc.

MASSIMARIO

Personale - Infortuni sul lavoro - Esonero del servizio - Azione di revisione - Decadenza.

Trascorso il biennio di cui all'art. 13 L. I. l'operaio infortunato è decaduto dall'azione di revisione.

L'art. 5 della legge 9 luglio 1908, n. 418, ha derogato alla L. I. per ciò che riguarda il pagamento *e non il procedimento per la* liquidazione *dell'indennità che deve esaurirsi nei termini prescritti da quest'ultima legge.* (Art. 17 e 13 L. I., 107, 108 e 117 regolamento).

(TRIB. S. MARIA CAPUA VETERE, 4-21- aprile 1911 - Di Blasio c. Ferrovie dello Stato).

Errata-corrige

—

Ordine di Servizio N. 370-1911 (Boll. 47-1911). Nell'ultimo capoverso dell'Allegato *A, leggasi* « Elenco delle stazioni della Rete dello Stato ecc. ecc. che partecipano alle tariffe speciali N. I e II G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (Edizione 1° ottobre 1910) *anzichè* (Edizione 1° Luglio 1910) ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati. . . . . » **8.00**

Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Ufficio rivendita libri e giornali) . . . » **0.50**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite della Divisione Compartimentale dalla quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio I (Ufficio bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi provenienti dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO IV - N. 52

28 DICEMBRE 1911

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, dicembre 1911 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Ordine Generale N. 14. (SERVIZIO VI).

Vestiario uniforme per il personale delle linee complementari della Sicilia.

Con riferimento all'Ordine di Servizio N. 175-1911 si rende noto che con Appendice N. 9 (1) al Regolamento Vestiario che verrà distribuita agli agenti interessati, sono state pubblicate le tabelle riflettenti il vestiario uniforme del personale delle linee Complementari della Sicilia.

(1) L'Appendice N. 8 riguardante varie modificazioni ed aggiunte al Regolamento Vestiario verrà pubblicata in un prossimo bollettino.

Ordine di Servizio N. 405. (SERVIZIO VIII).

Servizio italo-neerlandese.

(Vedi Ordine di Servizio N. 23-1911).

Con validità dal 1° gennaio 1912 verrà pubblicata una nuova edizione della tariffa diretta italo-neerlandese, la quale annulla e sostituisce quella corrispondente del 1° marzo 1897 coi relativi supplementi.

La nuova edizione viene stampata integralmente, vale a dire non rimanda più, come quella finora in vigore, ad altra tariffa.

Il relativo fascicolo comprende pertanto le Prescrizioni generali per l'applicazione delle tariffe, le tariffe per le operazioni e formalità presso le Dogane svizzere, la Nomenclatura e classificazione delle merci (testo italiano e testo tedesco), l'Elenco delle stazioni italiane e l'Elenco delle stazioni estere coi relativi prezzi.

I prezzi pel percorso italiano (tariffe speciali, differenziali ed eccezionali) nonchè le tariffe per le operazioni e formalità presso le Dogane italiane, la tabella delle sovratasse per la dichiarazione dell'interesse alla riconsegna, ecc., sono contenuti nel fascicolo pubblicato con l'Ordine di Servizio N. 339-1911, e per conseguenza, con la data del 1° gennaio 1912, le stazioni dovranno consultare detto fascicolo, non soltanto pel servizio italo-germanico,

ma anche per quello italo-neerlandese ed italo-austriaco (vedasi per quest'ultimo l'Ordine di Servizio N. 389-1911).

Il fascicolo dei prezzi italiani (edizione 1° novembre 1911) fu già distribuito nel modo consueto dall'Ufficio Contabilità Riassuntiva Prodotti di Firenze; detto Ufficio farà tenere la nuova Tariffa alle sole stazioni ammesse al servizio stesso, nonchè agli Uffici interessati, e provvederà di una sufficiente scorta le stazioni principali per la vendita al pubblico al prezzo di L. 0.80 per esemplare.

Contemporaneamente il più volte citato Ufficio farà la distribuzione del 3° Supplemento alla parte I-*A* delle Tariffe dirette, il quale contiene modificazioni ed aggiunte alle Disposizioni complementari speciali (Allegato 11), relative al Servizio italo-neerlandese. Il prezzo di vendita di tale Supplemento è stabilito in centesimi 10 per ciascuno esemplare.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 406. (Servizio VIII).

Servizio merci italo-austro-ungarico (Via Cervignano).

(Vedi ordine di Servizio N. 389-1911).

La nuova tariffa italo-austro-ungarica, che andrà in vigore col 1° gennaio 1912, oltre ai transiti di Peri, Pontebba e Cormons comprende, come si è detto nell'Ordine di Servizio N. 389-1911, anche il nuovo transito di Cervignano contabilmente tenuto dalla stazione di S. Giorgio di Nogaro della Società Veneta, il quale, agli effetti della tassazione e registrazione dei trasporti, sarà da considerarsi come gli altri tre appartenenti alle Ferrovie dello Stato, essendosi queste assunte per conto della Società Veneta l'incarico della liquidazione dei conti colle corrispondenti Ferrovie austriache dello Stato.

Per le spedizioni in *servizio diretto* che devono seguire l'istradamento di Cervignano, le stazioni dovranno pertanto compilare un solo esemplare del prescritto foglio di via, in conformità di quanto è stabilito al punto *i*) dell'art. 4 delle Norme per il servizio contabile delle gestioni merci, 1° luglio 1909.

Agli effetti del computo e della indicazione delle tasse sulla lettera di vettura e sul foglio di via, il percorso Portogruaro-Cervignano transito ed Udine-Cervignano transito, quantunque appartenente alla Società Veneta, dovrà considerarsi come delle Ferrovie dello Stato e quindi nessuna separazione dovrà essere fatta dalle stazioni delle tasse relative al percorso italiano, venendo questa eseguita in sede di Controllo.

Per quanto riguarda la eventuale dichiarazione di somme relative all'interesse alla riconsegna, fatta dagli speditori sulle lettere di vettura, le sopratasse corrispondenti dovranno stabilirsi complessivamente sull'intera percorrenza (italiana ed estera), e ripartirsi al pro-rata chilometrico, fino al transito di Cervignano per il percorso italiano, (nelle distanze esposte in tariffa pel predetto transito, vi risultano conglobate anche le percorrenze delle Ferrovie Venete), e dal transito a destinazione per il percorso estero, o viceversa se trattasi di trasporti in destinazione dell'Italia.

Le modalità per la tassazione ed inoltro dei trasporti, di cui trattasi, tanto in destinazione dell'estero, quanto in arrivo all'Italia pel transito di Cervignano, sono stabilite dalle disposizioni contenute nella relativa Tariffa e riportate in sunto nel citato Ordine di Servizio N. 389-1911, mentre le disposizioni generali sono quelle fissate dall'Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da o per l'estero, 10 ottobre 1901.

Anche per le spedizioni in servizio da ferrovia a ferrovia che devono seguire l'istradamento di Cervignano valgono le Norme contenute nell'Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da e per l'estero, 10 ottobre 1901, senonchè dovendosi applicare per dette spedizioni le tariffe interne di ciascuna Amministrazione, senza il cumulo delle distanze, occorre che le tasse siano calcolate ed esposte separatamente per i due percorsi dello Stato e della Società Veneta.

Le distanze da Cervignano transito a Portogruaro e da Cervignano transito a Udine sono rispettivamente di chilometri 40 e 38.

Per la scritturazione nei registri e nei riassunti del servizio internazionale dei trasporti di cui trattasi, tanto in servizio diretto che da ferrovia a ferrovia, saranno da osservarsi tutte le disposizioni contenute nelle Norme per il servizio contabile delle gestioni merci, 1° luglio 1909.

Tanto i trasporti in servizio diretto quanto quelli da ferrovia a ferrovia istradati per la via di Cervignano non dovranno essere scritturati ai transiti interni di Portogruaro e di Udine, inquantochè venendo la gestione del citato transito di confine assunta dalle Ferrovie dello Stato, la liquidazione dei conti colla Società Veneta per le quote ad essa spettanti, avrà luogo in sede di Controllo ed in base alle scritture del riferito transito di confine.

I predetti transiti interni non dovranno quindi trattenere nessuno dei documenti che scortano le spedizioni in parola, le quali saranno da consegnarsi reciprocamente nei modi di uso fra il personale delle Ferrovie dello Stato e quello della Società Veneta, con tutti i documenti relativi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 407 (Servizio VIII)

Istituzione a Firenze S. M. N. di una sezione doganale bagagli e speciale procedura per spedirvi i bagagli dall'estero.

Col 1° gennaio 1912 viene istituita, nella stazione di Firenze S. M. N., una Sezione doganale bagagli, incaricata di liberare dal vincolo doganale i bagagli registrati per la stazione stessa, viaggianti coi convogli diretti e non visitati alla stazione di confine o per domanda dei proprietari, o perchè questi, per una qualsiasi ragione, non si prestano a farli visitare nell'intervallo di tempo fra l'arrivo al confine dei convogli dall'estero e la partenza di quelli per l'interno.

Sono in tutto applicabili ai bagagli in parola le disposizioni contenute nell'articolo 28 del Regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie.

Dovranno pertanto praticarsi le relative aggiunte al detto art. 28, secondo capoverso ed alla pagina 222 del citato Regolamento.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 408. (Servizi I, VII e VIII).

Disposizioni relative ai cambi di classe mediante pagamento della differenza di prezzo per viaggi marittimo-ferroviari, con biglietti gratuiti e a prezzo ridotto.

A parziale modificazione della seconda parte dell'Ordine di servizio N. 231-1910 e a deroga di quanto è disposto dai paragrafi 6, 27 e 32 delle norme d'applicazione del regolamento-biglietti, si avverte che la riscossione dei supplementi di tassa afferenti ai cambi di classe per viaggi *marittimo-ferroviari* con biglietti gratuiti serie *B* portanti la debita formula d'autorizzazione di validità per la classe superiore mediante pagamento della differenza dovrà farsi sempre per percorsi di *sola andata*, anche se la concessione del passaggio di classe sia stata ammessa per viaggi di andata e ritorno, osservando, a seconda dei casi, le seguenti norme:

a) *Viaggi che si iniziano per la via di mare.*

Le agenzie di navigazione riscuoteranno l'importo pel cambio di classe *sia pel viaggio marittimo, sia per quello ferroviario fino a destinazione,* rilasciando nel contempo, oltre il Mod. A-28, rispettivamente un Mod. I-703 ed un Mod. I-203.

Esempio: per un biglietto serie *B* di III classe pel percorso Palermo- (via mare) Napoli-Roma-Torino e ritorno, valido per la II, mediante pagamento dell'intera differenza di prezzo, l'agenzia di navigazione di Palermo riscuoterà l'importo pel cambio di classe pei tratti di sola andata Palermo- (via mare) Napoli e Napoli-Roma-Torino rilasciando pel primo un Mod. I-703 e pel secondo un Mod. I-203.

Per il percorso di ritorno dovrà provvedersi a sensi del successivo comma *b*).

b) *Viaggi che si iniziano per ferrovia.*

Le stazioni esigeranno il supplemento di tassa pel cambio di classe *esclusivamente per il percorso ferroviario sino al transito marittimo,* rilasciando corrispondente Mod. I-203.

Per il proseguimento per la via di mare e per l'eventuale ulteriore tratta ferroviaria, l'esazione per il cambio di classe dovrà essere fatta dall'agenzia di navigazione con le norme di cui al comma *a*).

Se invece il proseguimento dalla *località di transito marittimo* ha luogo per ferrovia, l'esazione suppletiva verrà fatta dalla stazione di detta località per *tutto il rimanente percorso ferroviario fino a destinazione.*

Esempio: per un biglietto serie *B* di II classe pel percorso Torino-Roma-Napoli- (via mare) Palermo-Trapani, validi per la II mediante pagamento della differenza, la stazione di Torino riscuoterà l'importo pel cambio di classe fino a Napoli; quivi, se il viaggiatore intende proseguire per la via di mare, l'agenzia di navigazione provvederà all'esazione suppletiva secondo le norme cui al comma *a*) pel tratto marittimo Napoli-Palermo e pel susseguente tratto ferroviario Palermo-Trapani; *se invece il viaggiatore da Napoli desidera proseguire per ferrovia, la stazione di Napoli farà luogo alla esazione suppletiva per tutto il rimanente percorso Napoli-Battipaglia-Messina-Trapani.*

⁂

Pei viaggi con biglietti serie *B* per percorsi ferroviari marittimi in partenza da Roma Termini, e validi per la classe superiore dietro pagamento della differenza, detta stazione riscuoterà *da coloro che chiedono di munirsi del biglietto definitivo di passaggio Mod. A-28*, l'importo pel cambio di classe per *la sola andata, fino a destinazione,* rilasciando un Mod. 1-203 pel tratto ferroviario e un Mod. I-703 per quello marittimo. Se a questo segue un altro tratto ferroviario il Mod. I-203 dovrà essere emesso per entrambi i tratti ferroviari cumulati. Quando invece i portatori di serie *B* per percorsi misti non chiedono l'emissione del Mod. A-28, l'esazione pel cambio di classe dovrà essere limitata, sempre per la sola andata, al solo tratto ferroviario fino al transito marittimo.

Si rammenta però che i viaggiatori in partenza da Roma e diretti in Sicilia *per via mare* se non fanno fermata a Napoli *hanno l'obbligo* di munirsi alla stazione di Roma Termini del biglietto definitivo di passaggio (Mod. A-28).

***

Quanto ai cambi di classe con biglietti serie *C*, venendo rilasciati pei viaggi marittimi recapiti separati da quelli occorrenti pei percorsi ferroviari, le agenzie di navigazione provvederanno per i soli tratti marittimi, facendo risultare l'importo pel cambio di classe sul Mod. I-701, e le stazioni continueranno ad applicare le disposizioni in vigore pei viaggi ferroviari.

***

Pei cambi di classe mediante pagamento della differenza chiesti dai portatori di biglietti serie *B*° e serie *D* dovranno applicarsi le norme stabilite rispettivamente pei biglietti serie *B* e *C*.

***

Si avverte infine che, contrariamente a quanto si pratica pei viaggiatori ordinari, nel rilasciare i Mod. I-203 pei cambi di classe a riguardo dei portatori di biglietti gratuiti serie *B* e *B*° *non si dovranno ritirare* i recapiti medesimi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 409. (Servizio VIII).

Trasporti militari. - Spedizioni di oggetti di casermaggio, di vestiario, ecc., della R. Guardia di Finanza.

(Vedi Ordini di Servizio N. 190, 315 e 372 del 1911).

Per effetto del paragr. 81 del Regolamento pei trasporti militari (Edizione 1° luglio 1911), le disposizioni di cui al Capo VII del Regolamento stesso si intendono applicabili anche ai trasporti degli oggetti di casermaggio, di vestiario ecc. della R. Guardia di Finanza.

Si raccomanda alle stazioni di tener presente che detti trasporti devono essere effettuati in *porto affrancato* e che l'appaltatore dei medesimi, per ottenere l'applicazione della tariffa militare, dovrà produrre per ogni spedizione il *riscontro speciale* (*allegato 15*), all'uopo rilasciatogli dall'Amministrazione del Corpo suddetto.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 410. (Servizio VII).

Modificazioni ed aggiunte all'Elenco dei carri misti normali a P. V. (Edizione 1908).

All'Elenco dei carri misti normali a P. V. sono state apportate le modificazioni ed aggiunte che risultano dall'Allegato *A* al presente Ordine di Servizio e che sono già in vigore.

Le Divisioni e Sezioni di Movimento dovranno far sorvegliare che tali modificazioni trovino esatta applicazione e riferire sulle risultanze pratiche ottenute.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 9, 11, 14 *e* 15, *ai G. Magazzino e Capi squadra alle merci ed a quelli degli Uffici Veicoli.*

Ordine di Servizio N. 411. (Servizi VII).

Estensione di servizio nella stazione di Milano P. Sempione

(Vedi Ordine di Servizio N. 56-1906 e 239-1911).

A datare dal 1° gennaio 1912 vengono tolte le limitazioni ora vigenti per il servizio della Piccola Velocità nella stazione di Milano P. Sempione, e quindi la stazione stessa viene abilitata, senza restrizioni, ai trasporti a P. V. Ordinaria tanto in collettame quanto a carro completo.

Continua però ad essere mantenuto in vigore il divieto delle spedizioni e rispedizioni fra le stazioni di Milano P. Sempione e Milano P. Garibaldi.

Restano pertanto abrogate le disposizioni di cui agli Ordini di Servizio N. 56-1906 e N. 239-1911.

In conseguenza di quanto sopra nel Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908), la nota (8) in calce alla pagina 56 deve essere annullata e sostituita dalla seguente:

« (8) Non sono ammesse le spedizioni e rispedizioni fra le stazioni di Milano P. Sempione e Milano P. Garibaldi ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 412. (Servizio VIII).

Servizio cumulativo con la ferrovia Santhià-Biella.

(Vedi Ordine di Servizio N 248-1909).

A decorrere dal 1° gennaio 1912, ai trasporti a piccola velocità a vagone completo in servizio cumulativo con la Ferrovia Santhià-Biella saranno da applicarsi, in via di esperimento, per il percorso sulla Ferrovia stessa, le tariffe speciali (1ª zona) vigenti sulla Rete dello Stato e relative condizioni, con l'imposta erariale del 2 % e senza le sopratasse sui diritti fissi, di cui la legge N. 310 del 13 aprile 1911.

Restano, però, sempre in vigore per il percorso sulla ripetuta Ferrovia, in quanto riescano più favorevoli di quelle anzidette, le tariffe speciali contenute nel fascicolo diramato con l'Ordine di Servizio N. 131-1903 della ex Rete Adriatica e con l'Istruzione N. 55-1903 della ex Rete Mediterranea.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 413 (Servizio VI).

Gestione vestiario uniforme del personale.

Richieste di effetti di vestiario.

Pel periodo dal *1° gennaio 1912 al 29 febbraio 1916* la confezione del vestiario uniforme pel personale è stata divisa in undici lotti, ciascuno dei quali comprende la confezione del vestiario uniforme pel personale residente lungo le linee indicate nella allegata tabella e che corrispondono a quelle dei singoli Compartimenti, eccezione fatta pel lotto di Bari che è formato da varie linee appartenenti al Compartimento di Napoli.

In detta tabella sono anche indicati i sarti ai quali sono state affidate le confezioni per ciascun lotto, in seguito ad apposita gara esperita nel corrente anno.

1°. Magazzini ed uffici vestiario.

Le operazioni inerenti all'esecuzione delle ordinazioni per la confezione di cui sopra, verranno eseguite dai Magazzini Vestiario e dagli Uffici Vestiario esistenti nelle città al cui nome s'intitolano i lotti.

Agli effetti della gestione vestiario si denominano:

Magazzini Vestiario:

il Magazzino Approvv. di Torino - Via Nizza;
» » » » Firenze - Porta al Prato;
» » » » Roma - Trastevere;
» » » » Palermo - Centrale.

i quali tengono le scorte delle stoffe, fodere ed accessori, nonchè quelle dei vestiti impermeabili, degli orologi da tasca, delle camiciole di lana, dei monogrammi, fregi, ecc.;

Uffici Vestiario:

il Magazzino Approvv. di Milano;
» » » » Venezia;
» » » » Ancona;
» » » » Napoli;
l'Agenzia Marittima » Genova;
il Deposito Combustibili di Bari;
» » » » Reggio Calabria;

i quali hanno l'incarico di eseguire — in sussidio ai suddetti Magazzini Vestiario — una parte delle operazioni inerenti alle ordinazioni della confezione del vestiario uniforme da eseguirsi dal sarto aggiudicatario del lotto della circoscrizione.

2°. Invio delle richieste B-81 da parte dei servizi ed uffici.

A datare dal 1° gennaio 1912 gli Uffici dei varii Servizi, delle Divisioni, Sezioni, ecc., che tengono il conto della massa vestiario del rispettivo personale dovranno trasmettere le Richieste B-81 (tagliandi 2 e 3) debitamente verificate e vistate al sarto del rispettivo Compartimento pel tramite *del Magazzino Vestiario od Ufficio Vestiario esistente nella stessa sede del laboratorio del sarto, e cioè (eccezione fatta per Bari) nel capoluogo del Compartimento,* accompagnando dette richieste con Mod. F-115 sul quale esse dovranno essere regolarmente specificate, secondo i dati voluti dal modulo stesso.

Detti Magazzini ed Uffici distaccati cureranno di apporre sulle richieste B-81 le date di effettivo invio al sarto e di restituzione delle richieste stesse e quelle di effettiva consegna delle stoffe e consegna del vestiario confezionato.

Faranno inoltre le prenotazioni richieste dal Mod. F-122-*bis*, apponendo in testa del tagliando 3 delle richieste il numero progressivo di registrazione sul modulo stesso.

Le richieste di vestiario uniforme estivo ed invernale, possono essere emesse, ed ai Magazzini ed Uffici Vestiario trasmesse in qualsiasi periodo dell'anno; ma affinchè gli oggetti domandati

possano consegnarsi in tempo utile, è opportuno che le richieste pel vestiario estivo pervengano ai Magazzini ed Uffici Vestiario entro il mese di febbraio, e quelle del vestiario invernale entro il mese di luglio.

A modificazione di quanto è detto nell'art. 3 dell'Ordine di Servizio 33-1907 i capi di vestiario saranno confezionati su misura da rilevarsi dal sarto, tanto per gli agenti in sede del sarto come per quelli fuori sede, presso le stazioni o presso gli uffici ai quali sono addetti i richiedenti.

Ai guardiani e cantonieri della linea la presa delle misure potrà farsi nelle stazioni più prossime alla residenza dell'agente, e a tal uopo il sarto prenderà in tempo debito accordi con l'Ufficio competente del Mantenimento.

Le medesime disposizioni valgono per le prove dei capi di vestiario.

Per la confezione dei vestiari dei guardiani e dei cantonieri della linea il sarto può valersi delle misure prese dal sorvegliante del Mantenimento, in conformità alle indicazioni della Tabella N. 1 allegata all'Ordine di Servizio 33-1907, e segnate sul Mod. B-81 *bis*, che dovrà sempre accompagnare le richieste B-81 dei suddetti agenti; in tal caso per altro il sarto è in obbligo di fare gratuitamente le eventuali riparazioni anche se in dipendenza di misure errate.

3°. Confezione - Consegna - Collaudo e spedizione dei capi vestiario.

Per la confezione del vestiario, è concesso al sarto — a norma del contratto — un periodo di 25 giorni di tempo per soddisfare le richieste B-81 tanto per gli agenti che risiedono lungo le linee quanto per quelli che risiedono nella stessa sede del sarto. In detti 25 giorni sono compresi tanto i giorni necessari per la presa delle misure e domanda di stoffe, come quelli occorrenti per la confezione dopo avute le stoffe, ecc., nonchè il tempo per la consegna del vestiario al Magazzino, od Ufficio Vestiario. Eccedendo il suddetto termine di 25 giorni il sarto sarà passibile di multe a norma del contratto.

I capi confezionati e consegnati dai sarti nei modi e termini contrattuali saranno dal Magazzino, od Ufficio Vestiario in sede, sottoposti all'esame di apposita Commissione di Collaudo.

I capi di vestiario accettati al collaudo saranno muniti, a cura della Commissione, di apposito piombo ed il Magazzino od Ufficio Vestiario ne farà subito la spedizione a G. V. con Mod. I-112 all'indirizzo del Superiore locale del richiedente dandogliene avviso, con F-119.

I colli contenenti gli effetti di vestiario da spedirsi dovranno essere convenientemente condizionati e piombati e muniti di un cartellino ben assicurato, con l'indirizzo sopra indicato, ed in essi dovranno porsi, i tagliandi 3 delle B-81 sui quali però nell'apposito spazio, saranno indicati gli estremi di spedizione.

4°. Ritiro dei colli di vestiario, consegna degli effetti di vestiario agli agenti e restituzione dei tagliandi 3 dei B-81.

Il Superiore locale, o chi per esso, nel ritirare dalla Stazione i pacchi, o le casse, contenenti capi di vestiario confezionati si assicurerà che il collo non presenti alcun segno di manomissione, che sia piombato e che il peso corrisponda a quello di spedizione, altrimenti dovrà fare aprire il collo nella stessa stazione e richiedere, quando ne sia il caso, il verbale di accertamento H-100, copia del quale dovrà essere trasmessa al Magazzino, od Ufficio Vestiario che eseguì la spedizione.

Il Superiore locale dovrà senza alcuna dilazione fare la consegna degli oggetti di vestiario a ciascun agente interessato, facendogli firmare per accettazione il tagliando 3 di ricevuta del B-81; il quale tagliando dovrà essere rimesso subito vistato al *Magazzino Vestiario* competente, ed in ogni modo non oltre i 12 giorni dalla data di spedizione del vestiario.

Una volta firmato per accettazione il tagliando 3 del B-81, non sono più ammessi reclami dei richiedenti in ordine agli effetti ricevuti.

Gli agenti eventualmente analfabeti apporranno, in luogo della firma, il segno di Croce, sul tagliando 3 del B-81 per l'accettazione, il quale segno dovrà essere convalidato dalla firma di

due testimoni noti al Superiore locale, che è tenuto ad apporre anche il suo visto.

I *Magazzini Vestiario* ai quali dovranno essere restituiti accettati i tagliandi 3 suddetti sono i seguenti:

Il *Magazzino ex Economato di Torino* per le circoscrizioni dei lotti: 1 Torino - 2 Milano - 3 Venezia - 4 Genova.

Il *Magazzino Approvvigionamenti di Firenze* per la circoscrizione dei lotti: 5 Firenze - 6 Ancona - 9 Bari.

Il *Magazzino Approvvigionamenti di Roma* per la circoscrizione dei lotti: 7 Roma - 8 Napoli.

Il *Magazzino Approvvigionamenti di Palermo* per la circoscrizione dei lotti: 10 Reggio Calabria - 11 Palermo.

5°. Rifiuti per difetti.

Nel caso che qualche agente riscontrasse difetti nei capi di vestiario ricevuti, il Superiore locale deve anzitutto, giusta l'articolo 11 dell'Ordine di Servizio 33-1907, pronunciarsi se i difetti siano di tale importanza da giustificare un rifiuto: in ogni modo questo, sotto pena di decadenza del reclamo, deve farsi entro *5 giorni* dall'arrivo dei capi di vestiario, e senza mai distaccare il piombo apposto ai singoli capi dalla Commissione di collaudo.

Nell'eseguire i rifiuti del vestiario ritenuto difettoso, dovranno essere osservate esattamente le norme già in vigore, e cioè:

1°. Se a parere del Superiore locale dell'agente i difetti riscontrati possano venire chiaramente specificati nell'apposito spazio a tergo del tagliando 3 del B-81 senza l'intervento del sarto, il vestiario, munito dei piombi di collaudo e del cartellino indicante il nome dell'agente, la qualifica e la residenza verrà spedito entro i prescritti *5 giorni*, insieme al tagliando 3 con l'indicazione dei difetti, al Magazzino od Ufficio Vestiario competente.

È da tener presente che se soltanto una parte dei capi di vestiario compresi in una richiesta vengono rispediti entro 5 giorni, perchè difettosi, al Magazzino od Ufficio Vestiario, il relativo tagliando 3 dovrà trasmettersi ugualmente al Magazzino od Ufficio

Vestiario nel collo contenente il capo, od i capi respinti, ma dovrà portare l'accettazione per i rimanenti capi in esso indicati.

Sono vietate le rispedizioni per rifiuto in base al motivo generico che il vestiario sia difettoso ecc., e quelle non accompagnate dal tagliando 3 e dai cartellini attaccati ai capi, indicanti il nome dell'agente, la qualifica e la residenza; come pure è vietato rifiutare capi di vestiario ai quali sia stato tolto il cartellino od il piombo di collaudo.

2°. Se invece i difetti riscontrati dovessero essere assolutamente verificati sulla persona, il Superiore locale dell'agente dovrà scrivere al Magazzino od Ufficio Vestiario entro *cinque giorni* dalla data di ricevimento del vestiario, domandando che un incaricato del sarto si rechi sul luogo per la verifica dei difetti stessi, facendo intanto apposita annotazione della domanda sul tagliando 3 del B-81.

Il Magazzino o l'Ufficio Vestiario appena ricevuta la comunicazione inviterà il sarto a recarsi presso la residenza dell'agente.

Qualora il sarto ritardasse di 15 giorni a recarsi sul posto il Superiore richiedente ne farà reclamo al Magazzino od all'Ufficio Vestiario.

Nel caso di consegna all'incaricato del sarto, venuto sul luogo, di uno o più capi di vestiario da riparare, il Superiore locale dovrà farsi rilasciare la ricevuta che spedirà subito al Magazzino od Ufficio Vestiario competente, avendo cura di fare apposita annotazione dell'effettuata consegna sul tagliando 3 del B-81. Sullo stesso tagliando sarà pure segnata a cura del Superiore locale, e con la firma dell'incaricato del sarto, *la data della restituzione del vestiario riparato*, qualora venisse restituito direttamente dal sarto a mezzo del suo incaricato e non pel tramite del Magazzino od Ufficio Vestiario. Il tagliando 3 andrà subito restituito al Magazzino od Ufficio Vestiario competente.

Le dette indicazioni dovranno essere fatte sui tagliandi 3 del B-81 con la massima esattezza, perchè esse servono di base per l'applicazione delle multe a carico del sarto nei casi di ritardata riparazione o sostituzione dei capi di vestiario.

Le stesse norme valgono per eventuali successivi rifiuti di capi di vestiario già riparati.

6°. Rifiuti contestati.

Qualora il sarto ritenesse ingiustificato il rifiuto per pretesi difetti fatto dall'interessato, sia che si tratti di un primo rifiuto, o di rifiuto di un capo di vestiario già riparato, la divergenza dovrà essere sottoposta all'esame della Commissione di collaudo il cui verdetto sarà inappellabile. Tale esame dovrà essere fatto con l'intervento dell'agente interessato.

In simili casi pertanto il Servizio Centrale VI prenderà accordi cogli Uffici competenti per disporre l'intervento dell'agente all'esame suddetto, a meno che l'agente non receda dal rifiuto ed accetti senz'altro i capi di vestiario.

Se dall'esame risulterà che il rifiuto sia ingiustificato il vestiario sarà restituito e addebitato d'Ufficio all'agente, allegando copia del verbale della Commissione all'elenco B-86 di addebito. All'agente inoltre dovrà essere calcolato come congedo a cura dell'Ufficio dal quale dipende, il tempo in cui non ha prestato servizio per avere dovuto intervenire all'esame della Commissione di collaudo, e gli sarà pure calcolato in conto delle concessioni gratuite annuali il biglietto di viaggio occorsogli qualora non risiedesse nella stessa città dove ebbe luogo l'esame.

Se la Commissione di collaudo riconoscerà giusto il rifiuto, il sarto sarà passibile di multe previste dal Capitolato d'oneri e dovrà provvedere alla riparazione, o sostituzione degli effetti difettosi.

7°. Comunicazioni ai magazzini od uffici vestiario, relative ad agenti che cessano dal prestare servizio — Annullamento delle richieste ed adattamento dei capi di vestiario.

Gli Uffici devono aver cura di avvertire senza ritardo alcuno i Magazzini od Uffici Vestiario ogni qualvolta un agente che abbia in corso richiesta di vestiario sia traslocato, o cessi definitivamente dal servizio, o abbia in corso pratiche per l'esonero, o abbia conseguito un cambiamento di qualifica.

E ciò perchè sia disposta la spedizione degli oggetti stessi alla nuova residenza, ovvero venga annullata la domanda, o sia limi-

tata la fornitura a quei soli oggetti che fossero ammessi anche per la nuova qualifica.

Per qualsiasi comunicazione omessa o fatta in ritardo, saranno tenuti responsabili i Superiori locali ed i competenti Uffici superiori, ciascuno per quanto li riguarda.

Il sarto è in obbligo di adattare ad altri agenti i capi di vestiario confezionati che erano destinati ad agenti che per qualsiasi motivo abbiano cessato dal prestare servizio; però per tali adattamenti deve corrispondersi al sarto un compenso uguale al 30 % sul prezzo di confezione stabilito in tariffa. Pertanto qualora i Magazzini od Uffici Vestiario non avessero potuto provvedere a tempo opportuno all'annullamento della richiesta, a causa di ritardo nella relativa comunicazione da parte del competente Ufficio, l'importo del suddetto compenso sarà portato a carico dei responsabili; ai quali sarà pure addebitato e consegnato l'intiero vestito se questo non potesse essere adattato ad altri agenti.

Qualora soltanto all'atto del ricevimento degli effetti risultasse che l'agente abbia cessato dal servizio, o abbia fatto passaggio ad altra qualifica richiedente una diversa uniforme, o sia stato sospeso a tempo indeterminato, i Superiori locali destinatari potranno respingere gli oggetti con la debita motivazione — che i Magazzini od Uffici Vestiario si affretteranno a farsi convalidare dal Servizio o dalla Divisione competente per riferirne al Servizio Centrale VI per le ulteriori decisioni.

8°. Disposizioni diverse.

Nulla è innovato riguardo alla compilazione e trasmissione delle richieste B-82 le quali dovranno essere inviate per lo sfogo ai suddetti Magazzini Vestiario a seconda della circoscrizione indicata al Cap. 4°.

In tutte le spedizioni di capi di vestiario, tanto se eseguite dai Magazzini od Uffici Vestiario quanto se eseguite da altri Uffici, Stazioni, ecc., nei colli contenenti gli indumenti devono sempre essere inclusi i relativi tagliandi 3 delle richieste B-81.

È vietato ai vari Uffici, alle stazioni ed agli Agenti di tenere corrispondenza diretta col sarto.

Tutte le comunicazioni di annullamento di richieste, di tra-

slochi, ecc., nonchè i reclami per tardata somministrazione o riparazione del vestiario dovranno rivolgersi al rispettivo Magazzino od Ufficio Vestiario a mezzo dell'Ufficio Superiore che fece l'invio della richiesta.

Nelle corrispondenze coi Magazzini od Uffici Vestiario dovranno essere indicate sempre non solo le date ed il numero delle richieste, ma anche il numero e la data dell'accompagnatoria F-115.

Quando poi trattasi di richieste già dal sarto sfogate, occorre che sia indicato il numero di registrazione sulla rubrica F-122 *bis* apposto in testa al tagliando 3 del B-81 dal Magazzino od Ufficio Vestiario ed in ogni modo il numero di confezione che a cura del Magazzino venne scritto a tergo dello stesso tagliando 3.

Richieste per berretti.

Pel periodo dal *1° gennaio 1912* al *31 dicembre 1916* la fornitura dei berretti per il personale è stata affidata per tutta la Rete in base ad apposita gara, alla Ditta Ugo Corti di Firenze.

Le operazioni riguardanti l'esecuzione delle ordinazioni per detta fornitura verranno eseguite esclusivamente dal Magazzino Vestiario di Firenze al quale le richieste dovranno pertanto essere trasmesse da tutti gli Uffici, per la consegna alla prefata Ditta.

Le richieste di berretti debbono essere emesse separatamente da quelle degli abiti.

A tergo della richiesta dovrà indicarsi, a cura del richiedente, la circonferenza della testa, e non saranno ammessi rifiuti per errore di misure se la circonferenza del berretto risultasse conforme a quella richiesta.

Per i berretti valgono le disposizioni sopra stabilite per le spedizioni, ricevimento e rifiuto dei capi di vestiario.

Per tutto quanto riguarda le sollecitazioni, i reclami ed i rifiuti relativi alla fornitura dei berretti gli Uffici dei Servizi Centrali, le Divisioni ecc., dovranno rivolgersi al predetto Magazzino Vestiario di Firenze.

Restano annullate le Circolari N. 3-907; *N.* 5-907; *N.* 87-908: N. 134-908; N. 38-909; N. 98-909 *e l'Ordine di Servizio N.* 14-909.

LOTTO	CIRCOSCRIZIONE DEI LOTTI	SARTO
1 **Torino**	Linee da Torino facenti capo a Torre Pellice e Barge, a Vievola, ad Ormea, per San Giuseppe a Savona, ad Aqui, ad Alessandria (bivio Bormida), al bivio Gravellona (escluso), a Milano S. Cristoforo (esclusa), a Rho (esclusa), per Borgomanero ad Arona (esclusa), per Gozzano a Domodossola (esclusa), a Varallo, ad Aosta, a Susa, a Modane e linee intermedie.	Galdi Agostino
2 **Milano**	Linee da Milano facenti capo a Domodossola (per Arona), a Luino, per Oleggio al bivio Vignale (esclusa), a Varese, a Chiasso, a Chiavenna, a Sondrio, a Paratico, a Verona P. Nuova (esclusa), a Mantova (esclusa), per Piadena e per Piacenza a Parma (esclusa) e linee intermedie.	Galdi Agostino
3 **Venezia**	Linee da Venezia facenti capo a Verona, ad Ala, a Schio, a Bassano, a Belluno, a Spilimbergo, a Pontebba, a Cormons, a Portogruaro, a Chioggia, a Bologna (esclusa), per Mantova a Modena (esclusa) e linee intermedie.	Cagli Giuseppe
4 **Genova**	Linee da Genova facenti capo a Ventimiglia (Savona esclusa), ad Acqui (esclusa), ad Alessandria bivio Bormida (escluso), a Cava Carbonara (esclusa), a Rogoredo (esclusa), per Pavia a Casalpusterlengo (esclusa), a Piacenza (esclusa), a Spezia (esclusa) e linee intermedie.	Fr.lli Conte fu Lazzaro
5 **Firenze**	Linee da Firenze facenti capo a Spezia, per Borgotaro e per Bologna a Parma, a Poggio Rusco, per Marradi a Faenza (esclusa), per Arezzo e per Siena a Chiusi, a Grosseto, a Piombino, a Livorno e linee intermedie.	Lupi Ettore
6 **Ancona**	Linee da Ancona facenti capo a Ferrara (esclusa), a Bologna (esclusa), ad Urbino, a Terontola (esclusa), per Terni a Sulmona (esclusa), a Foggia (esclusa), e linee intermedie.	Pardo Arturo

LOTTO	CIRCOSCRIZIONE DEI LOTTI	SARTO
7 **Roma**	Linee da Roma facenti capo a Grosseto (esclusa), a Chiusi (esclusa), per Attigliano a Viterbo, a Terni (esclusa), a Pescara (esclusa), per Sulmona e Carpinone a Caianelle (esclusa), a Cassino, a Terracina, a Fiumicino, a Ladispoli e linee intermedie. Linea di navigazione dello Stato facenti capo a Civitavecchia e Golfo Aranci.	Moroni Giulio
8 **Napoli**	Linee di Napoli facenti capo a Gaeta, a Cassino (esclusa), per bivio Bosco Redole a Carpinone (esclusa), a Termoli (esclusa), a Cervaro (esclusa), a Rocchetta S. Antonio (esclusa), a Potenza (esclusa), a Lagonegro, a Gragnano e linee intermedie.	De Marco Giuseppe
9 **Bari**	Linee da Bari facenti capo a Brindisi, a Lecce, a Otranto, a Gallipoli, a Taranto, a Metaponto, a Potenza, a Rocchetta S. Antonio, a Cervaro, a Foggia, a Lucera, a Manfredonia, a Margherita di Savoia e linee intermedie.	Pappalepore Francesco
10 **Reggio Calabria**	Reggio-Battipaglia (esclusa), Reggio-Metaponto (esclusa), Sibari-Pietrafitta e Catanzaro Marina-S. Eufemia.	Rizzo e Lenzi
Palermo	Linee ferroviarie della Sicilia. Linee di navigazione dello Stretto di Messina e linee di navigazione dello Stato facenti capo a Palermo e Messina.	Rizzo e Lenzi

Ordine di Servizio N. 414 (SERVIZIO VII).

Servizio merci nella stazione di Viadana Bresciana.

Le disposizioni di cui all'Ordine di Servizio N. 399-1911, circa l'estensione di servizio nella stazione di Viadana Bresciana, sono sospese fino a nuovo avviso.

Da distribuirsi alle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 *e* 9 *di agenti, al personale delle gestioni e ai Servizi VII e VIII.*

Circolare N. 106 (SERVIZIO VIII).

Verifiche contabili alle gestioni delle stazioni e delle agenzie.

Con richiamo alle disposizioni della « Istruzione per le verifiche contabili », allegata all'Ordine di Servizio N. 1-1908, si dispone che, d'ora innanzi, quella parte della relazione sull'esito delle verifiche che riguarda le irregolarità nella tenuta dei registri e dei riassunti delle singole gestioni, anzichè comprendersi, come ora si pratica, nell'ultima parte del verbale, Mod. I-152, venga invece esposta separatamente sull'apposito Modello I-168, di nuova istituzione.

L'indicazione delle irregolarità dovrà essere fatta su detto stampato, da compilarsi in duplice esemplare e da allegarsi al Verbale di verifica, in modo breve e conciso ed essere conforme alle analoghe osservazioni che, per norma della stazione, vengono inscritte sul Registro delle Ispezioni Mod. I-507.

Le Divisioni del Movimento e Traffico, prima di trasmettere i verbali delle verifiche eseguite dai propri funzionari al Servizio Centrale VIII, tratterranno uno dei due esemplari, per i provvedimenti di loro competenza, ed inoltreranno l'altro al nominato Servizio, insieme col verbale.

Per quanto riguarda le verifiche eseguite dai funzionari del Servizio Centrale VIII, quest'ultimo, nel dar notizia sull'esito dell'ispezione, farà pervenire anche uno dei due esemplari alle Divisioni del Movimento e Traffico, che lo restituiranno con la

conferma che siano stati adottati provvedimenti per rimuovere le irregolarità rilevate.

Si dispone pure che in occasione di verifiche contabili non abbiano altrimenti a compilarsi gli elenchi delle merci eccedenti e mancanti, Mod. I-157 e I-158, che attualmente si allegano al verbale Mod. I-152, restando così aboliti i moduli stessi e modificato il paragrafo XI comma 1) dell'Istruzione per le verifiche, dal quale dovranno, di conseguenza, depennarsi le parole: « compreso l'elenco delle merci mancanti od eccedenti ».

Con l'occasione si ricorda ai funzionari che eseguiscono le verifiche l'obbligo di accertarsi, mediante esame degli appositi registri di stazione, che le mancanze ed eccedenze trovantisi nelle condizioni previste dall'Ordine di servizio N. 235-1911, siano state regolarmente notificate a tempo debito agli Uffici superiori competenti (vedansi articoli 7 ed 8 del citato Ordine di servizio), disponendo, ove ciò non fosse stato fatto e fossero scaduti i termini prescritti, in modo che le stazioni vi provvedano immediatamente, a mezzo dei rapporti Mod. H-153 ed H-154.

Del risultato dei suddetti accertamenti, colla precisa indicazione delle merci eventualmente non notificate a tempo debito come eccedenti o mancanti e delle singole responsabilità, dovrà essere fatto cenno nella relazione sull'esito della verifica, al titolo « merci in magazzino », come del resto è detto al paragrafo X, parte 2ª, pagina 24 della precitata Istruzione per le verifiche contabili.

Si rammenta poi che le suesposte formalità riguardano unicamente le mancanze e le eccedenze vere e proprie e che non possono considerarsi come tali le merci che si trovassero nei magazzini o vi mancassero per anormalità o fatti di natura diversa, come « merci rifiutate, merci svincolate e non ancora ritirate dai destinatari, merci semplicemente sprovviste di documenti di trasporto, merci in contestazione, sottratte, ecc. ecc. ».

Infine si richiama l'attenzione sulle disposizioni di cui agli articoli 7 (punto 6) e 10 (punto 4°) del citato Ordine di servizio 235-1911, per quanto riguarda le pratiche per la sistemazione delle mancanze ed eccedenze anteriori ai sei mesi, e si raccomanda ai funzionari addetti alle verifiche di impartire agli Agenti delle gestioni le necessarie istruzioni per la scrupolosa osservanza di tutte le altre disposizioni contenute nella ripetuta pubblicazione.

Circolare N. 107 (Servizio VIII).

Modificazione dei prezzi ed estensione del servizio dei trasporti a domicilio a Milano.

(Vedi Circolare N. 73-1911)

Con la data del 1° gennaio 1912 l'attuale prezzo pel trasporto a domicilio, a Milano, dei pacchi ferroviali, viene portato a L. 0,25. Con la data stessa il servizio dei trasporti a domicilio in quella città, che attualmente è limitato alla linea fissata da quel Municipio alle vetture cittadine per la tariffa di città ed immediati sobborghi, viene esteso anche a tutta l'altra parte del comune compresa entro la cinta daziaria.

Per conseguenza a pag. 21 del Prontuario pei trasporti a domicilio, edizione 1907, nella colonna 2, di fianco ai nomi delle stazioni di Milano Centrale, Porta Ticinese e Porta Vittoria, si dovrà cancellare l'indicazione esistente: « 0,15 » (1) ed aggiungere, invece, alla colonna 3 l'indicazione: « 0,25 » (1). In calce, poi, della pagina stessa si dovrà annullare il primo periodo della nota (2).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 108 (Servizio VIII)

Modificazione dei prezzi pei trasporti a domicilio a Bistagno, Mantova, Pavia e Verona P. V.

Con la data del 1° gennaio 1912 il prezzo pel trasporto a domicilio delle « Granaglie cereali e farine » dalla stazione di Bistagno al comune di Cortemilia da L. 0,80 viene portato a L. 1 al quintale e gli attuali prezzi pure pel trasporto delle merci a domicilio, nelle stazioni di Mantova, Pavia e Verona P. V., vengono sostituiti da quelli risultanti dall'unito prospetto.

Analoghe modificazioni dovranno praticarsi, pertanto, alle pag. 13, 21, 24 e 32, del Prontuario Tariffe pei trasporti a domicilio, edizione 1908.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 109 (Servizio VIII).

Apertura della agenzia di Città di Cervia.

A datare dal 1° gennaio 1912 verrà aperta all'esercizio l'Agenzia di Città di Cervia e verrà, di conseguenza, istituita, nella relativa stazione il servizio dei trasporti a domicilio, ai corrispettivi indicati nell'unito prospetto.

Si dovranno pertanto riportare le indicazioni relative alla pagina 15 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio, edizione 1907, ed alla pagina 31 del Prontuario Generale delle distanze chilometriche, edizione 1908, si dovranno aggiungere alla colonna 14 le lettere G. P., di fianco al nome della detta stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 110 (Servizio VIII).

Modificazioni alle norme contabili delle gestioni.

(Vedi Ordine di Servizio N. 160-1909).

1°. Tariffe, prontuari, stampati, ecc. in vendita al pubblico.

Allo scopo di rendere più spedita la chiusura dei conti delle singole gestioni ed in particolare di quelle delle merci, si prescrive che d'ora innanzi le Tariffe, i Prontuari, gli stampati ecc., in vendita al pubblico, siano fatti figurare in rimanenza *esclusi-*

vamente alla gestione Capo stazione, cui per conseguenza spetta di provvedere, di volta in volta, al versamento a cassa dei relativi introiti.

Le note di spedizione, le lettere di porto ecc. che occorressero alle gestioni merci per la minuta vendita al pubblico, saranno da queste acquistate presso il Capo stazione col fondo di riserva, del quale questi stampati dovranno far parte, come già è prescritto per i francobolli necessari all'affrancazione delle lettere di avviso mod. H-77.

Di conseguenza, entro il mese di dicembre 1911, le gestioni verseranno al Capo stazione, con dettagliato elenco, tutti gli stampati che hanno in caricamento, mediante sovvenzione alla gestione C. S. la quale, a sua volta, si pareggierà di tale debito col portare in rimanenza gli stampati stessi.

Per quanto precede, gli articoli 35 e 36 delle Norme per il Servizio contabile del Capo stazione, in vigore dal 1° luglio 1909, restano modificati come da unito allegato.

2°. Biglietti annullati.

Si prescrive che, a cominciare dal 1° gennaio 1912, l'invio dei biglietti annullati per parte delle stazioni venga fatto mensilmente, anzichè giorno per giorno secondo è attualmente stabilito.

Le Agenzie dovranno invece continuare a rimettere giornalmente al Controllo Prodotti i biglietti annullati.

Per effetto di quanto sopra, il primo capoverso dell'articolo 14 delle Norme per il servizio contabile delle gestioni Viaggiatori, Bagagli e cani, e Telegrafi (edizione 1° luglio 1909) viene sostituito dal nuovo testo, di cui all'allegato alla presente Circolare.

Si raccomanda ai sigg. Capi stazione e Capi delle Agenzie di attenersi scrupolosamente alle nuove prescrizioni.

I funzionari dei Servizi VII° ed VIII°, in occasione delle loro ispezioni e verifiche, dovranno sempre accertare l'esistenza dei biglietti annullati, ponendo a tergo dei medesimi il loro visto che dovrà pure essere ripetuto sull'apposito quadro B del riepilogo generale mod. I-212.

3°. Bollettari per spedizioni di bagaglio e per deposito bagagli.

In analogia a quanto è già stabilito per i biglietti di viaggio forniti alle stazioni, si prescrive che anche i Bollettari per spedizioni di Bagaglio, mod. I-261, I-262 ed I-262 *bis*, come pure quelli per deposito bagagli, mod. I-266 ed I-266 *bis*, prima che vengano posti in uso, dovranno dalle stazioni essere scrupolosamente verificati, per accertare che nei bollettari stessi non manchi alcun scontrino e che la numerazione di essi sia strettamente progressiva.

Di conseguenza, gli art. 28 e 39 delle Norme contabili per la gestione Viaggiatori, Bagagli e cani e Telegrafi restano modificati come dall'unito allegato.

Circolare N. 111 (Servizio VIII).

Chiusura delle Agenzie di Città di Palazzo S. Gervasio Montemilone, S. Vito Lanciano e Sassoferrato-Arcevia.

(Vedi Circolare N. 105-1909).

Con la data del 31 dicembre 1911 verranno chiuse le Agenzie di Città di Palazzo S. Gervasio, Lanciano e Sassoferrato e verrà di conseguenza soppresso il servizio dei trasporti a domicilio tra la stazione di Palazzo S. Gervasio Montemilone ed il Comune di Palazzo S. Gervasio, tra la stazione di S. Vito Lanciano ed il Comune di Lanciano e tra la stazione di Sassoferrato-Arcevia ed i comuni di Sassoferrato, Genga ed Arcevia.

Di conseguenza si dovranno cancellare le relative indicazioni alle pag. 23, 27 e 28 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domi-

cilio, edizione 1907, ed alle pag. 66, 88 e 90 del Prontuario Generale delle distanze chilometriche ediz. 1908 e di fianco ai nomi delle dette stazioni, si dovranno cancellare alla colonna 14 rispettivamente le indicazioni G. P., G. P. (10 e G. P. (10), nonchè le note (10) in calce alle dette pag. 88 e 90.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, *ed al personale delle gestioni.*

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Norme per il Servizio Contabile del Capo stazione.

ART. 35. — STAMPATI IN VENDITA.

I primi 4 capoversi sono da sostituirsi coi seguenti:

L'importo delle note e richieste di spedizione, delle lettere di porto e di vettura, delle dichiarazioni doganali e di tutti gli altri stampati che vengono forniti per la vendita al pubblico, deve essere portato a debito nel giorno stesso del ricevimento di detti moduli sul conto corrente Mod. I-501 alla voce « Stampati a pagamento ricevuti per la vendita » e fatti figurare in rimanenza alla gestione Capo Stazione.

L'importo degli stampati venduti deve essere di volta in volta versato alla Cassa dal Capo Stazione insieme agli altri introiti.

Il Capo Stazione deve tenere al corrente una distinta di tutti gli stampati in vendita, costituenti la reale rimanenza dei medesimi.

Tutti gli stampati da vendersi al pubblico devono essere quelli stessi forniti alle stazioni dai Magazzini stampe, essendo proibito di tenere in iscorta o di vendere stampati che non sieno provveduti direttamente dall'Amministrazione.

I documenti di trasporto e gli altri stampati che abbisognassero alle singole gestioni per la minuta vendita al pubblico, saranno da queste ultime da acquistarsi in contanti presso il Capo stazione e fatti figurare in rimanenza come facente parte del fondo di riserva.

ART. 36. — TARIFFE, PRONTUARI ecc. IN VENDITA

Il primo capoverso è modificato come appresso:

A determinate stazioni della Rete viene affidato un deposito di Tariffe, Prontuari, ecc. per la vendita al pubblico. Di tali pubblicazioni il Capo stazione dovrà addebitarsi subito, al corrispondente

titolo, nel suo conto corrente Mod. I-501, citando i numeri della relativa accompagnatoria, e portando contemporaneamente l' importo in rimanenza della sua gestione.

Norme per il servizio contabile delle gestioni, viaggiatori, bagagli, cani e telegrafi.

Il primo capoverso dell'articolo 14 è sostituito dai capoversi seguenti:

Verificandosi casi di annullamento di biglietti, il bigliettario deve prenderne nota nello scartafaccio Mod. I-209, nonchè, nelle epoche fissate, anche sul registro, Mod. I-210, specificando il motivo dell'annullamento e, appena terminata la distribuzione della giornata, consegnare i biglietti stessi al Capo stazione o — nelle stazioni principali — al Capo gestione, a cura dei quali, dopo avervi apposto a tergo la data e la propria firma che valga ad attestare la tempestiva consegna e praticato un taglio trasversale, in modo però che le due parti del biglietto non abbiano a staccarsi, saranno conservati, fino alla chiusura della contabilità del mese cui si riferiscono, nella cassaforte per gli eventuali accertamenti.

I biglietti annullati dovranno scritturarsi giornalmente e treno per treno, nell'apposita distinta (prospetto B) esistente a tergo del riepilogo generale dei biglietti distribuiti Mod. I-212, indicando nelle colonne dal numero 1 al N. 5 i dati richiesti dallo stampato e servendosi della colonna N. 6 per la indicazione del motivo dell'annullamento.

A fine mese il Capo stazione o il Capo gestione, previa spunta in confronto colle scritturazioni fatte dal bigliettario sul prospetto B di cui sopra, formerà un pacco ben condizionato sul quale dovrà esporsi l'indicazione: *Biglietti annullati*. Detto pacco dovrà poi essere unito agli altri documenti che devono corredare il resoconto viaggiatori.

I biglietti annullati dalle Agenzie saranno invece rimessi giornalmente al Controllo Prodotti *con lettera raccomandata in servizio e regolarmente protocollata.*

Analogamente a quanto è detto per le stazioni, le Agenzie scrittureranno i biglietti annullati nella distinta suddetta.

Art. 28.

Dopo il punto 1° aggiungere:

I detti bollettari, prima che siano posti in uso debbono essere diligentemente verificati, foglio per foglio, onde assicurarsi che siano in tutto completi, prestando speciale attenzione alla numerazione progressiva delle bollette e pei fascicoli a decalco che sianvi contenute e regolarmente impaginate le tre copie stabilite pr ogni spedizione e cioè prima lo scontrino, poi il foglio di via ed infine la matrice.

I bollettari comunque irregolari, debbono, per gli ulteriori provvedimenti del caso, essere trasmessi con apposito rapporto al Controllo Prodotti di Firenze.

Art. 39.

Il secondo alinea è da modificarsi come segue:

I bollettari predetti sono a matrice e scontrino-figlia, constano rispettivamente di 100, 500 e 2000 bollette, con numerazione progressiva e col numero di serie; vengono forniti dal Controllo Prodotti di Firenze al quale le stazioni devono farne domanda col Mod. I-206, regolandosi, in quanto riguarda la verifica dei bollettari stessi, onde constatarne la regolarità, nei modi prescritti al punto 1° del precedente art. 28 pei bollettari per le spedizioni di bagaglio. Essi vengono usati nei seguenti casi:

Allegato alle Circolari N. 107-108 e 109-1911.

Aggiunte e modificazioni

al Prontuario - Tariffe pei trasporti a domicilio

Nelle pagine 15, 21, 24 e 32 aggiungere alle sedi opportune le seguenti indicazioni:

	Grande Velocità	Piccola Velocità	
	[illegible]	[illegible]	

LOCALITÀ	…razione di		per ogni lire mille indivisibili	fisso per ogni spedizione	[illegible]	minosi	per ogni spedizione	…genere	minosi	farine	per ogni spedizione	OSSERVA…
	presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
(*) Cervia	0.10	—	0.30	0.30	0.25	0.60	0.25	0.25	0.60	0.20	0.25	
(*) Mantova (**) . .	0.15	—	0.30	0.20	0.30	0.70	0.20	0.20	0.60	0.20	0.20	
(*) Pavia	0.15	—	0.20	0.15	0.40	0.60	0.25	0.20	0.60	0.15	0.25	
(*) Verona	0.15	—	0.30	0.20	0.35	0.90	0.35	0.35	0.90	0.25	0.35	

Aggiunte e modificazioni all'Elenco dei carri misti normali per il trasporto delle merci in collettame a P. V. (Edizione 1908).

Numero del normale	Stazione che mette in circolazione il carro	Modificazioni ed aggiunte	Serve per il carico delle merci destinate alle stazioni	Via da percorrersi dal carro	Stazione che ritira il carro dalla circolazione	Osservazioni
864	Maglie	modificato	da oltre Maglie fino Brindisi e diramazioni.		Brindisi	
895	Brindisi	modificato	da oltre Zollino fino Maglie ed oltre.		Maglie	
961	Maglie	nuono	da oltre Maglie fino Otranto.		Otranto	(1)
962	Otranto	nuovo	da oltre Otranto fino Maglie ed oltre.		Maglie	(1)
338	Treviso	soppresso	da oltre Treviso fino Vicenza e diramazioni, esclusa quella di Vicenza verso Verona.		Vicenza	*
503	Milano P.G.	nuovo	da oltre Mantova fino Modedena e diramazioni, esclusa quella verso Bologna.	Milano	Modena	
40	Cerig.Camp.	soppresso	per Cerignola Città		Cerignola Città	
40	Napoli Sc. Inf.	nuovo	per Cerignola Campagna e Cerignola Città.		Cerignola Città	
202	Parma	soppresso	da oltre Monza fino Lecco e diramazioni.		Lecco	
318	Parma	nuovo	da oltre Parma fino Milano e diramazioni, esclusa Milano P R (loco) e Milano P. G. (loco).		Milano P.R.	■*
58	Vievola	modificato	da oltre Mondovì fino Savona e diramazioni.		Savona L.	■

Osservazion = (1) — Pei normali 961 e 962, le stazioni di Otranto e di Maglie, utilizzeranno il bagagliaio scortandolo col prescritto Mod. *G*-217.

Numero del normale	Stazione che mette in circolazione il carro	Modificazioni ed aggiunte	Serve per il carico delle merci destinate alle stazioni	Via da percorrersi dal carro	Stazione che ritira il carro dalla circolazione	Osservazioni
152	Vievola	modificato	di Cuneo e sua diramazione verso Saluzzo e da Beinette a Mondovì.		Cuneo	
330	Vicenza	reso giornal.	da oltre Mantova fino Piacenza e diramazioni.		Piacenza	■
406	Venezia S.L.	modificato	sopprimere le parole: « e di Sesto S. Giovanni ».		Brescia	■
	Verona P.V.				Brescia	■*
408	Venezia S.L.	modificato	aggiungere le parole: « e di Sesto S. Giovanni ».		Milano P.R.	■
	Verona P.V.			Milano	Milano P.R.	■*
515	Schio	modificato	da oltre Schio fino Vicenza e diramazioni, escluse le linee da oltre Padova verso Bologna e da oltre Verona verso Milano.		Vicenza	
519	Schio	soppresso	da oltre Vicenza fino Venezia e diramazioni, esclusa quella di Padova verso Bologna.		Venezia S.L.	■
559	Schio	soppresso	da oltre Vicenza fino Verona e sue diramazioni, esclusa quella verso Milano.		Verona P.V.	■

Ordine di Servizio N. 13 v. (SERVIZI VII e X).

Restituzione carri noleggiati.

Con riferimento all'Ordine di Servizio N. 11v-1911 si comunica che i 2,156 carri noleggiati, dei quali si allega nuovamente l'elenco, devono essere restituiti:

a **Ruttka**, i 398 carri chiusi RM. HBd. 0601-0750 ed RA. R. 7000-7519; a **Brühl** (presso Colonia), i 203 carri chiusi RM. H. 0751-0954; in località da indicarsi, i 999 carri aperti RM. L. 02501-02737, 03001-03060 ed FS. NL. 14000 a 15124; in località da indicarsi, i 100 carri chiusi FS. NH. 10600-10624; 11100-11174.	della Società « L'Ausiliare » di Milano.
a **La Sambre**, 200 carri chiusi RM. H. 01701-02000	della « Compagnie Auxiliaire » di Bruxelles
a **Deutsch - Wagpam**, i 136 carri chiusi RA. R. 3700-3737; 5800-5829; 5900-5969 ed i 120 carri aperti FS. NL. 25000-25028, 25100-25190.	della « Erste Eisenbahnwagen Leihgesellschaft di Vienna

In relazione alle disposizioni già impartite, si conferma che i carri in questione, scortati da mod. G-130-*a*, devono essere concentrati nelle seguenti stazioni, *fermo restando il divieto assoluto di utilizzarli* sia per l'interno che per l'estero:

a **Luino**	i *200 carri chiusi* RM. H. 01701 a 02000 della Compagnie Auxiliaire di Bruxelles; i *203 carri chiusi* RM. H. 0751 a 0954 della Società « L'Ausiliare » di Milano;

a **Milano** P. R. { i *100 carri chiusi* FS. NH. 10600 a 10624, 11100 a 11174 della Società « L'Ausiliare » di Milano;

a **Mestre** {
i *298 carri chiusi* RM. HBd. 0601 a 0750 ed RA. R. 7000-7519 della Società « L'Ausiliare » di Milano;
i *999 carri aperti* RM. L. 02501 a 02737, 03001 a 03060 ed FS. NL. 14000 a 15124 della Società « L'Ausiliare » di Milano;
i *136 carri chiusi* RA. R. 3700 a 3737; 5800 a 5829; 5900 a 5969 ed
i *120 carri aperti* FS. NL. 25000 a 25028, 25100 a 25190 della « Erste Eisenbahnwagen Leihgesellschaft » di Vienna.

Ad evitare indebite utilizzazioni da parte delle stazioni per le quali i carri devono transitare per raggiungere quella di concentramento, si prescrive che *i carri chiusi vengano piombati.*

Sui mod. G-130-*a* emessi a scorta dei carri in parola, dovrà praticarsi l'annotazione « *Carri noleggiati da restituirsi* ».

Dovranno inoltre osservarsi le seguenti prescrizioni:

a) le Officine, le Squadre Rialzo e le Ditte private che abbiano carri di tali gruppi in corso di riparazione, devono sollecitare la riparazione stessa il più possibile, e — tosto eseguita — consegnarli alla locale stazione, con invito di spedirli alla rispettiva stazione di concentramento, scortati dal prescritto bollettino sopra citato;

b) i carri guasti etichettati per le Officine o per le Squadre Rialzo, che si trovassero ancora giacenti sui binari e nei parchi, non saranno più inoltrati in riparazione, ma dovranno senz'altro essere spediti alle rispettive stazioni di concentramento come sopra è detto, a meno che non si tratti di riparazioni assolutamente indispensabili per garantire la sicurezza della circolazione, riparazioni che dovranno eseguirsi colla massima sollecitudine. Le stazioni dovranno pertanto prendere accordi col personale della Trazione e Materiale, perchè, i carri muniti di etichetta mod. L-57-*b* (arancione) siano verificati e venga deciso se possano, senza bisogno di riparazioni, essere inoltrati ai luoghi di concentramento.

I carri che venissero ad avariarsi durante il periodo di riconsegna, se non richiedono riparazioni assolutamente indispensabili per la sicurezza della circolazione, non dovranno essere muniti di etichetta mod. L-57-*b* (arancione), ma dovranno essere inviati ai luoghi di concentramento muniti di etichetta mod. L-57-*a* (azzurro);

c) qualora per mettere i carri guasti in condizioni di sicura circolazione, occorressero dei pezzi di ricambio, questi dovranno essere richiesti d'urgenza, nei modi d'uso, alle Officine di Bologna che li hanno in iscorta. Le spedizioni dei pezzi di ricambio dovranno essere eseguite colla massima sollecitudine, e la stazione di Bologna dovrà accettarle anche per destinazioni per le quali fosse sospesa l'accettazione delle merci.

Le Divisioni di Movimento e Traffico e quelle della Trazione e Materiale, devono provvedere in relazione a quanto sopra e curare che le presenti disposizioni vengano rigorosamente osservate, assicurandosi della regolare e sollecita distribuzione degli estratti del presente Ordine di Servizio.

Le Divisioni di Movimento e Traffico di Milano e Venezia daranno poi le opportune istruzioni alle stazioni di Luino, Pontebba e Cormons (Udine), per le operazioni doganali e le modalità di spedizione dei carri all'estero, nonchè per la pulizia dei carri stessi.

Le Divisioni della Trazione e Materiale di Milano e Venezia provvederanno perchè rispettivamente a Luino, a Mestre ed a Milano P. Romana vengano eseguite le riparazioni occorrenti allo scopo di rimettere i carri colà concentrati in condizioni di poter circolare fino a destino, senza compromettere la sicurezza e continuità del servizio.

Le Divisioni Trazione e Materiale di Milano e Venezia provvederanno che, per i bisogni delle riparazioni nelle località di concentramento, siano richieste alle Officine di Bologna i pezzi di ricambio occorrenti, e queste dovranno curare la sollecita evasione delle richieste.

Rammentasi infine che non venne ancora rintracciato il carro FS NH 8152 della « Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft » di Vienna, di cui l'Ordine di Servizio 10v-1909; s'in-

teressa estendere le ricerche anche a tale carro ed in caso di rinvenimento trattenerlo a disposizione dell'Ufficio Circolazione Veicoli in Roma, al quale dovrà darsene immediato avviso telegrafico.

In caso di infrazione alle presenti disposizioni verranno applicate le penalità già comminate coll'Ordine di Servizio 11v-1911.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 11, 26, 27, 28, 29, 34 *ed al personale delle gestioni.*

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Allegato A all'Ordine di Servizio N. 13 V - 1911.

Elenco generale dei carri noleggiati dalle Ferrovie dello Stato.

Quantità dei carri				SIGLA	SERIE	NUMERAZIONE	Ditta proprietaria
Coperti	Scoperti	Con freno	Senza freno				
100		25	75	R M	H Bd	0601; 0603 a 0613; 0615 a 0617; 0619 a 0620; 0622 a 0633; 0635 a 0637; 0639 a 0640; 0642 a 0646; 0648 a 0651; 0679 a 0681; 0683 a 0686; 0688 a 0690; 0692 a 0696; 0698 a 0702; 0704; 0706 a 0709; 0711 a 0717; 0718 a 0728; 0732 a 0736; 0739 a 0740; 0742; 0744 a 0747; 0749 a 0750.	Società « L'Ausiliare » di Milano
203		29	174	R M	H	0751 a 0829; 831 a 0925; 0926 a 0954.	Id.
	297	72	225	R M	L	02501 a 02685; 02686 a 02737; 03001 a 03020; 03021 a 03060.	Id.
298		79	219	R A	R	7000 a 7039; 7041 a 7079; 7100 a 7119; 7121 a 7199; 7300 a 7399; 7500 a 7519.	Id.
100		25	75	F S	N H	10600 a 10624; 11100 a 11174.	Id.
	702	177	525	F S	N L	14000 a 14099; 14100 a 14199; 14200 a 14258; 14260 a 14277; 14300 a 14399; 14500 a 14599; 14700 a 14799; 14900 a 14999; 15100 a 15124.	Id.
200		50	150	R M	H	01701 a 01710; 01711 a 01714; 01715 01746 a 01770; 01772 a 01781; 01851 a 01859; 01860 a 01900; 01901 a 01937; 01938 a 02000.	Compagnie Auxiliaire di Bruxelles
136		30	106	R A	R	3700 a 3702; 3704 a 3737: 5800 a 5829; 5900 a 5916: 5918 a 5969.	Erste Eisenbahnwagen Leihgesellschaft di Vienna
	120	29	91	F S	N L	25000 a 25028; 25100 a 25190.	
1037	1119	516	1640				
2156		2156					

N. B. — I gruppi di carri sottolineati sono muniti di freno a mano.

SENTENZE

Espropriazione per pubblica utilità - Liquidazione dell' indennità - Espropriazioni per lavori ferroviari - Norme applicabili - Legge pel risanamento di Napoli - Occupazioni temporanee - (Legge del 25 giugno 1865, art. 64 e seg. - Legge 15 gennaio 1885 sul risanamento di Napoli, art. 12, 13 - Legge 7 luglio 1907 sull'esercizio ferroviario, art. 77).

Anche alle espropriazioni occorrenti pei lavori ferroviari nelle provincie del Veneto sono applicabili le norme degli articoli 12 *e* 13 *della legge* 15 *gennaio* 1885 *sul risanamento di Napoli, per la liquidazione dell'indennità di espropriazione.*

Tali norme però sono applicabili alle espropriazioni vere e proprie, e non anche alle semplici occupazioni temporanee.

Omissis.

C. CASS. FIRENZE - Decisione 17 luglio 1911 - Franceschini ed altri c. Società cooperativa fra lavoratori di Castelbaldo - Est. Persico.

Attesochè circa al merito del ricorso questo supremo collegio rilevi come col primo mezzo si muova una doppia censura alla sentenza denunziata: si sostiene anzitutto che il criterio determinato dalla legge 15 gennaio 1885 circa la valutazione dell'indennità dei beni espropriati non sarebbe applicabile alla specie, poichè, in mancanza della media tra il valore venale e gli affitti coacervati dell'ultimo decennio, si dovrebbe tener presente l'imponibile netto,

il che non può farsi nella regione del Veneto ove vige tuttora il catasto del 1846. Ma questa censura non è attendibile: giacchè quando fu promulgata la legge 7 luglio 1907 sull'ordinamento dell'esercizio ferroviario non si poteva ignorare dal legislatore che, non essendosi ancora condotta a termine la perequazione fondiaria, le condizioni del catasto non erano le stesse in tutte le provincie del regno e che in talune regioni permanevano le vecchie indicazioni, le quali spesso più non corrispondevano allo stato redditizio dei beni: ora se, ciò non ostante, il legislatore ha dettato una direttiva unica e generale di valutazione per le espropriazioni che si rendevano necessarie per l'esecuzione dei lavori ferroviari, è segno evidente che egli non ha voluto tener presente tale differenza dei catasti, onde ben disse la Società controricorrente che in questo caso deve applicarsi il noto aforisma: *ubi lex non distinguit nec nos distinguere debemus.*

Si muove poi tanto col primo quanto col secondo mezzo un'altra e ben più grave censura alla sentenza denunciata e si sostiene che, trattandosi nella specie di occupazione temporanea, non potevano dalla corte di merito applicarsi le regole che disciplinano le vere e proprie espropriazioni. Ora questa censura è perfettamente fondata in diritto.

Infatti, la Corte veneta non avrebbe dovuto dimenticare che il legislatore nel dettare le regole procedurali relative alle espropriazioni per pubblica utilità (legge 25 giugno 1865) ha tenuto ben distinti i due istituti giuridici, che sono rappresentati dall'occupazione permanente (totale o parziale) che equivale alla espropriazione, e dalla occupazione temporanea. La ragione di tale distinzione appare manifesta quando si consideri la diversa indole dei due istituti e la diversità dei loro effetti giuridici: dappoichè il primo costituisce una vendita forzata ed importa il trapasso di proprietà dell'immobile dallo espropriato all'espropriante: il secondo rappresenta soltanto il temporaneo forzato impedimento al libero godimento della cosa propria, e in questo caso non vi è trapasso di proprietà, giacchè questa rimane sempre in colui a carico del quale segue l'occupazione, e solo ne consegue che si debba da costui soffrire la privazione dell'uso del proprio immobile durante il periodo dell'occupazione.

Ond'è che i criteri seguìti dal legislatore nel determinare l'indennità dovuta al proprietario sono ben diversi a seconda che si verta in tema di espropriazione o di occupazione temporanea; nel primo caso, se si tratta di espropriazione totale, l'indennità da pagarsi all'espropriato consiste nel giusto prezzo che avrebbe avuto l'intero immobile in una libera contrattazione di compra e vendita (art. 39), e se si tratta di espropriazione parziale l'indennità consiste nella differenza tra il giusto prezzo che avrebbe avuto l'intero immobile avanti la espropriazione e quello che avrà la residua parte di esso dopo l'espropriazione (art. 40). Invece nel secondo caso l'indennità viene determinata avuto riguardo alla perdita dei frutti, alla diminuzione del valore del fondo, alla durata dell'occupazione e alle altre valutabili circostanze (art. 68).

E come sono diversi i criteri per determinare l'indennità, così sono diverse le norme relative alla procedura da seguirsi per stabilire l'indennità stessa, in caso di disaccordo tra le parti sul suo ammontare. Giacchè per l'espropriazione od occupazione permanente si richiede un procedimento circondato da formalità solenni, che guarentiscano ampiamente i diritti e gli interessi delle parti espropriate: infatti il prefetto deve trasmettere al presidente del tribunale competente per territorio l'elenco dei proprietari dissidenti, il piano di esecuzione e i documenti relativi onde si nomini uno o tre periti per la stima dei beni, e la nomina dei periti non è affidata neppure al solo presidente, ma al tribunale in camera di consiglio, e il responso peritico è equiparato ad una perizia giudiziale, nè può essere impugnato se non nella forma e nei modi previsti dalla legge di espropriazione o, in difetto, dal codice di procedura civile. Al contrario per le occupazioni temporanee la nomina del perito non è circondata dalle stesse guarentigie e solennità di forme che sono prescritte per le espropriazioni, ma è demandata esclusivamente al prefetto ed è fatta senza le formalità dettate dalla legge di rito, cosicchè la relazione peritica non ha l'efficacia di vera e propria perizia giudiziale, ma solamente di un atto amministrativo contro il quale è ammesso il richiamo avanti il magistrato senza i limiti prescritti dall'art. 34 della legge del 1865 per la perizia redatta in materia di espropriazione.

Data adunque la sostanziale differenza nella natura e nelle conseguenze giuridiche dei due istituti sopra mentovati, erroneamente si è detto dalla Corte di merito che tanto all'uno che all'altro potessero applicarsi le regole stabilite dagli art. 12 e 13 della legge per il risanamento della città di Napoli, imperocchè, tanto codesti articoli di legge quanto l'art. 77 della legge del 7 luglio 1907, che ne richiama il disposto, si riferiscono alle espropriazioni vere e proprie e sostituiscono ai criteri che la citata legge del 1865, agli articoli 39 e 40, aveva indicato per la determinazione dell'indennità, altri e più sicuri criteri desunti dalla media del valore venale e dei fitti accertati nell'ultimo decennio, o in difetto di accertamento di fitti dall'imponibile netto catastale. Ma, sia nella legge del 1885, sia in quella del 1907, si dispone solo in tema di espropriazione e non si provvede il caso dell'occupazione temporanea: onde è manifesto che, in difetto di provvidenza speciale, vige la norma generale indicata dalla legge precedente del 1865 che disciplina in titolo apposito e, sotto la rubrica: « Delle occupazioni temporanee dei fondi per l'estrazione di pietre, ghiaie, ecc. », il modo come deve stabilirsi l'indennizzo allorquando, anzichè di espropriazione od occupazione permanente, si tratta di occupazioni temporanee dei fondi altrui.

Nè per togliere valore a questa distinzione, che promana limpida dall'esame delle disposizioni delle leggi su mentovate, vale opporre, come fece la Corte veneta, che la legge del 1865 usa promiscuamente la parola « occupazione » sia che si riferisca all'espropriazione sia che tratti dell'occupazione temporanea: e che la stessa locuzione è pure promiscuamente usata dalla legge per i lavori pubblici del 1865: perocchè se talvolta in dette disposizioni si trova adoprata la parola « occupazione » nel senso di « espropriazione » è però sempre quella parola seguìta dall'addiettivo « permanente ». Ora, non vi ha chi non vegga che la locuzione « occupazione permanente » equivale a quella di « espropriazione », e importa sempre il passaggio di proprietà da colui di cui si occupa il fondo in modo permanente in colui che definitivamente ne lo spossessa ed espropria.

Nè è possibile supporre che il legislatore abbia frainteso il significato delle parole da lui adoperate: onde se nell'art. 12 della legge del 15 gennaio 1885 nel porre i criteri della valutazione del-

l'indennità si è valso della locuzione: « indennità dovuta ai proprietari degli immobili espropriati; se nell'art. 77 della legge del 7 luglio 1907 nel richiamare le norme degli art. 12 e 13 della legge del 1865 ha detto che tali norme si applicano alle espropriazioni necessarie per i lavori ferroviari », è evidente che ha inteso riferirsi al tema delle espropriazioni od occupazioni permanenti dei fondi altrui, e non alle occupazioni temporanee per le quali egli aveva dettato regole precise ed esatte nel titolo II della legge del 25 giugno 1865.

Attesochè la Corte di merito non rilevò neppure che la sua decisione conduceva a conseguenze assurde che mai potevano essere nella mente del legislatore quando, coll'art. 77 della legge 7 luglio 1907, richiamò la legge per la città di Napoli. E l'assurdo consiste nel fatto che avrebbe dato per la temporanea occupazione, la quale dopo poco tempo restituiva le libere disposizioni del suolo al proprietario che mai cessò di essere tale, lo stesso indennizzo che avrebbe accordato a colui che, espropriato, perdeva tutto o parte del fondo. Non solo ciò è assurdo, ma contrario ai fini che la legge si proponeva, giacchè colla legge su Napoli si volle migliorare e non peggiorare la condizione dell'ente espropriante.

Per questi motivi, cassa, ecc.

Infortuni sul lavoro - Transazione - Rinunzia alla revisione - Nullità (Legge 31 gennaio 1904, art. 13 e 15).

La transazione, con la quale l'infortunato rinunzia alla revisione per il caso di aggravamento della inabilità, è nulla nonostante la omologazione del Tribunale.

C. CASS. TORINO - Udienza 6 maggio 1911. - Società anonima italiana infortuni c. Baldasso. - Est. Avenati.

La Corte, ecc. (*Omissis*).

Attesochè nel merito sostiene la ricorrente la validità della transazione 18 marzo 1908, nella quale si contemplava la possibilità di un aggravamento nella malattia così da costituire anche un'abilità permanente ed era inteso che l'indennità convenuta rimaneva all'operaio anche nel caso che si fosse verificato miglioramento, e sia dall'operaio che dalla Società si dichiarava di rinunziare a valersi della facoltà per la revisione, di cui all'art. 13 della legge.

La transazione succitata si presenta regolare nelle forme essendo anche stata sottoposta all'omologazione del Tribunale, e si tratta di decidere sulla validità del contratto per quanto riguarda la sostanza della stipulazione rispetto alla rinunzia alla revisione, quando il giudizio di revisione è promosso per aggravamento sopravvenuto nella malattia, essendosi manifestata la cheratite recidivante.

L'ardua questione variamente risolta nella dottrina e nella giurisprudenza non fu finora sottoposta alla decisione di questa Corte, giacchè non corrisponde al caso la sentenza 22 giugno 1910 nella causa Galatola contro Sideros, come sostiene la ricorrente; invero la transazione sulla quale si doveva in allora conoscere, non portava in modo esplicito la rinuncia al diritto di revisione e si riteneva dalla Corte che non potesse aversi rinunzia che di ciò che ha formato oggetto della controversia.

Attesochè a senso della legge 31 gennaio 1904 ogni infortunio dà luogo al pagamento dell'indennità d'assicurazione, la quale dev'essere liquidata in giusta misura, ed è nullo qualsiasi patto inteso ad eludere il pagamento dell'indennità o scemare la misura stabilita con le disposizioni dell'art. 9; si aggiunge che nel termine di due anni dal giorno dell'infortunio l'operaio e gli istituti di assicurazione avranno facoltà di chiedere la revisione dell'indennità, qualora sia provato erroneo il primo giudizio, e quando nelle condizioni fisiche dell'operaio siano intervenute modificazioni derivanti dall'infortunio. Dal complesso di tali disposizioni si evince che il diritto di revisione stabilito in questi casi, accordato ad entrambe le parti, a differenza di qualsiasi altra liquidazione di danni avvenuta giudizialmente o contrattualmente, ha per iscopo di far ottenere all'infortunato l'integrale indennità

dovuta. Esso si collega direttamente coi fini della legge, coll'istituto della determinazione legale dell'indennità, onde costituisce il complemento delle precedenti disposizioni, con le quali s'intende al fine di giustizia e di pacificazione sociale che è condizione prima per la prosperità delle industrie e dei commerci e per la ricchezza del paese. Per il che anche il diritto di revisione ha carattere d'interesse pubblico e deve rimanere disciplinato com'è, cioè per la durata di due anni fissata per apprezzamento utilitario dall'arbitrato legislativo come termine in cui è da presumere che il male siasi determinato nella sua reale consistenza. Sta quindi fisso che non si possa con le private convenzioni derogare *iuri pubblico*, e alla liquidazione dell'indennità rimane ognora un carattere provvisorio fino a che sia raggiunto il limite di presunzione anzidetto.

A questi principi fondamentali della legge, non si è derogato col capoverso dell'art. 14; è questa una disposizione aggiunta con la legge del 1904, la quale venne motivata (come si rileva dalla relazione della commissione della Camera dei deputati) « da che essendo sancita la nullità di qualsiasi patto inteso ad escludere il pagamento dell'indennità, a scemarne la misura, non pareva giusto e conveniente obbligare le parti in caso di dissenso a continuare la lite finchè si abbia una soluzione definitiva, e d'altra parte bisogna evitare il pericolo che sotto la pressione del bisogno, l'operaio in via di transazione sia indotto ad accettare condizioni contrarie a giustizia. Sembra opportuno quindi subordinare la validità dei compromessi e delle transazioni all'omologazione del tribunale ».

S'intese dal legislatore, come è espresso nell'articolo, di troncare un'insorta contestazione e di evitare che si desse inizio ad una lite per stabilire se l'operaio abbia o no diritto all'indennità, se questa debba essere nella misura chiesta dall'operaio od in quella offerta dall'assicuratore. In sostanza si deve contendere sulla esistenza di un infortunio e se si abbia un'abilità temporanea o permanente, e ciò rimanendo fermo il principio della nullità del patto espresso nella prima parte dell'art. 14 ed escluso ogni riguardo all'avvenire ch'è pienamente riservato. La legge ha adunque disciplinato in modo speciale e categorico questa materia sotto ogni aspetto e, determinando le precise conseguenze, onde non è a

ricorrere al diritto comune e ricercare l'applicazione nella specie delle massime sancite nel Codice civile, specialmente per quanto riguarda le transazioni su cose future, trattandosi nel caso di un istituto retto da norme precise e che contiene in sè stesso le basi per la conveniente interpretazione.

Nei termini surriferiti è determinato l'ambito delle contestazioni che possono essere oggetto di transazioni, le quali erano molte e varie, sia rispetto al diritto, contendendosi sulla validità dell'assicurazione, sulla occasione di lavoro, sulla prescrizione dell'azione, e sia riguardo all'indennità trattandosi delle funzioni dell'operaio, del salario. Così fissato il tema del contratto era questo ben conosciuto dalle parti, e dal Tribunale si poteva apprezzare con piena cognizione su questioni sorte e definite. Tale interpretazione del capoverso dell'art. 14 appare corretta, conciliandosi per tal modo i diritti, cosicchè essi possono coesistere e il citato articolo viene ad armonizzare con l'insieme della legge, mentre si mantiene fermo il principio direttivo della legge stessa, in conseguenza viene esclusa la validità delle rinunzie al diritto di revisione per la quale si viene a mutare la base di fatto dell'indennità che aveva formato oggetto delle prime convenzioni. Persuade nel concetto anzidetto la lettera della disposizione, giacchè non è possibile che sorga una contestazione fra le parti al diritto dell'indennità e sulla misura di questa in caso di revisione quando, per lo stato delle cose, non è sorto il diritto alla revisione, essendo questo solo potenziale. Oltrechè la rinunzia di cui si tratta costituisce un oggetto che non entra nelle disponibilità delle parti, giacchè ritenuto l'interesse pubblico di tali materie, la legalità della determinazione della indennità, la proibizione fatta all'operaio di cedere i suoi diritti all'indennizzo (art. 16), si avrebbe una transazione vietata dalla legge (art. 1765 Cod. civ.). Non vale l'osservazione desunta dall'art. 1772 Cod. civ., perchè come in forza dell'art. 13 della legge speciale il giudicato non si oppone all'esercizio del diritto di revisione, così deve dirsi della transazione che a quello è equiparata, nè ha importanza il fatto che la transazione di cui si tratta contenga elementi maggiori di quelli che possono formare oggetto di sentenza e cioè l'essersi nella transazione prevista ogni possibile evenienza, giacchè data l'importanza del giudizio di revisione e il termine fissato con criterio legislativo per l'esercizio di tale azione, allo scopo di provvedere

all'incertezza degli elementi della valutazione del danno, al momento della convenzione si ha che la stipulazione relativa ad ogni possibile evenienza risulta determinata da un errore sull'oggetto della controversia sul danno dell'infortunio, quindi la nullità della transazione a sensi dell'art. 1773 del Cod. civ. Per lo stesso motivo non è a riconoscersi valore all'omologazione del Tribunale, sia perchè si tratta d'un provvedimento di giurisdizione volontaria e sia perchè si conosce dal giudice della convenienza della convenzione nello stato di fatto in cui la pratica si presenta. E poi costituendo il giudizio di revisione una garanzia nell'interesse pubblico, non si può argomentare dal caso d'inerzia dell'operaio ad agire nel biennio per dedurne la facoltà all'operaio stesso di rinunziare espressamente a quel diritto, giacchè con la transazione che importa rinunzia si determina un conflitto tra l'ordine pubblico e la privata convenzione, il quale non può essere determinato che dalla esistenza di questa.

Dato poi il carattere anzidetto del giudizio di revisione, il tenore delle leggi imperanti non rileva la possibilità che l'aggravamento della malattia abbia talora a derivare dalla colpa dell'operaio. Certo che la malizia e la frode contrastano il corso di ogni buona istituzione, ma il giudice ha per guida nei giudizi il diritto costituito dalle leggi e dai regolamenti e lo applica secondo le norme della corretta ermeneutica. Nella specie lo spirito della legge è nel senso che non si possa prevedere l'avvenire nè in relazione a questo determinare la valutazione del danno, onde per la certezza del fatto si dovrebbe procedere ad osservazione continua dell'operaio. In tal senso fu provveduto da leggi estere, le quali affermano in modo assoluto il principio sancito nella prima parte dell'art. 14 della legge italiana, ma ad un tempo si determina (siccome all'art. 40 del regolamento per le miniere) l'obbligo all'operaio di sottoporsi a quelle cure per le quali diventi possibile un miglioramento delle condizioni fisiche, onde l'aggravamento del danno derivante dall'omessa operazione si abbia a ritenere siccome effetto della volontà dell'infortunato. Ma nella mancanza di provvedimenti legislativi al riguardo, il sospetto dell'influenza che abbia esercitata la colpa dell'operaio sull'aggravamento del male, non è circostanza che in linea di diritto debba esercitare alcuna influenza circa l'interpretazione e la portata dell'art. 14 della legge.

Per questi motivi la Corte rigetta il ricorso, ecc.

Errata-corrige

—

Ordine di Servizio N. 343-1911 (Boll. 44). Sotto il titolo, *invece di:* « (Vedi Ordine di Servizio N° 190-1911) », *leggasi:* « (Vedi Ordine di Servizio N° 273-1911) ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. **4.00**
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati.	» **8.00**
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Ufficio rivendita libri e giornali) . . .	» **0.50**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all' ufficio dell'abbonato pel tramite della Divisione Compartimentale dalla quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio I (Ufficio bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi provenienti dalla mancanza di tale comunicazione.